

Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115488314>



Tax Court of Canada

1994-95
Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1994

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1995-III-72
ISBN 0-660-59072-7



1994-95 Estimates

Part III

Tax Court of Canada

Table of Contents

1. Introduction	1
2. Objectives of the Tax Court of Canada	2
3. Jurisdiction of the Tax Court of Canada	3
4. Composition of the Tax Court of Canada	4
5. Appointment of Judges	5
6. Remuneration of Judges	6
7. Administration of the Tax Court of Canada	7
8. Access to the Tax Court of Canada	8
9. Procedures in the Tax Court of Canada	9
10. Appeals from the Tax Court of Canada	10
11. Summary of the Tax Court of Canada's Work	11
12. Conclusions	12
13. Appendix A: List of Cases	13
14. Appendix B: List of Cases	14
15. Appendix C: List of Cases	15
16. Appendix D: List of Cases	16
17. Appendix E: List of Cases	17
18. Appendix F: List of Cases	18
19. Appendix G: List of Cases	19
20. Appendix H: List of Cases	20
21. Appendix I: List of Cases	21
22. Appendix J: List of Cases	22
23. Appendix K: List of Cases	23
24. Appendix L: List of Cases	24
25. Appendix M: List of Cases	25
26. Appendix N: List of Cases	26
27. Appendix O: List of Cases	27
28. Appendix P: List of Cases	28
29. Appendix Q: List of Cases	29
30. Appendix R: List of Cases	30
31. Appendix S: List of Cases	31
32. Appendix T: List of Cases	32
33. Appendix U: List of Cases	33
34. Appendix V: List of Cases	34
35. Appendix W: List of Cases	35
36. Appendix X: List of Cases	36
37. Appendix Y: List of Cases	37
38. Appendix Z: List of Cases	38

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

It should be noted that, in accordance with the Operating Budget principles, human resource consumption reported in this Expenditure Plan will be measured in terms of employee full-time equivalents (FTE). FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate assigned hours of work over scheduled hours of work.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95	4
B. Use of 1992-93 Authorities	5

Section I

Program Overview

A. Background	6
1. Mandate	6
2. Program Objective	6
3. Program Description	6
4. Organizational Structure	6
B. Plans for 1994-95	9
1. Highlights	9
2. Summary of Financial Requirements	10
C. Planning Perspective	10
1. External Factors Influencing the Program	10
D. Report on 1993-94 Fiscal Year	12
1. Highlights	12
2. Program Effectiveness	13
3. Review of Financial Performance	14
E. Performance Information and Resource Justification	15

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	19
1. Financial Requirements by Object	19
2. Personnel Requirements	20
3. Net Cost of Program	21
B. Other Information	21
1. Additional Information on the Mandate	21
C. Topical Index	23

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Tax Court of Canada			
45	Program Expenditures	9,352	9,613
(S)	Contributions to employee benefit plans	745	735
	Total Program	10,097	10,348

Votes -- Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
Tax Court of Canada		
45	Tax Court of Canada - Program expenditures	9,352,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates			1993-94 Main Estimates
	FTE*	Budgetary Operating Capital	Total	
Registry of the Tax Court of Canada	130	9,917 180	10,097	10,348
1993-94 Authorized FTE	134			

- * Full-time equivalents (FTE) is the measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

B. Use of 1992-93 Authorities -- Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
40 (S)	Tax Court of Canada			
	Program expenditures	8,779	10,956 *	10,691
	Contributions to employee benefit plans	819	539	539
	Total Program - Budgetary	9,598	11,495	11,230

* Including \$189,000 frozen allotment

Section I

Program Overview

A. Background

1. Mandate

The Program provides administrative services to the Tax Court of Canada which has exclusive original jurisdiction to hear and determine references and appeals on matters arising under the *Income Tax Act*, the Canada Pension Plan, the *Old Age Security Act*, the *Petroleum and Gas Revenue Tax Act*, Part III of the *Unemployment Insurance Act* and Part IX of the *Excise Tax Act*. The Court also has exclusive original jurisdiction to hear and determine appeals on matters arising under the *War Veterans Allowance Act* and the *Merchant Navy and Civilian War-related Benefits Act* as referred to in section 17 of the *Veterans Appeal Board Act*.

2. Program Objective

To provide an easily accessible and independent Court for the expeditious disposition of disputes between any person and the Government of Canada on matters arising under the *Tax Court of Canada Act* or any other legislation under which the Court has original jurisdiction.

3. Program Description

The Registry of the Tax Court of Canada provides services to the Judges of the Court which includes appeals processing and the timely, orderly and efficient scheduling of hearings throughout Canada as well as expert guidance and advice to litigants, agents and the public regarding the practice and procedures of the Court. There are also corporate services provided to the Court in areas such as finance, human resources, administration, informatics, security and library. Services are provided through the organizational structure outlined in Figure 3 (page 7).

4. Organizational Structure

The Court, with its Headquarters in Ottawa, consists of the Chief Judge, the Associate Chief Judge and 20 other Judges plus four Supernumerary Judges with the possibility of an additional Judge electing to become supernumerary in 1994-95. To ensure the expeditious hearing of appeals, the Chief Judge may, with the approval of the Governor in Council, appoint Deputy Judges. There are currently five Deputy Judges.

The Chief Judge is responsible for the apportionment of the work among the Judges and the assignment of individual Judges to specific sittings of the Court. The Court has its own court accommodations in Vancouver, London, Toronto, Ottawa and Montréal, and shares accommodation with the Federal Court of Canada in Edmonton, Calgary, Winnipeg, Québec City, Halifax and Fredericton. In other locations, the Court uses the facilities of the Provincial Court, where available, or leases commercial accommodation. For Income Tax appeals, the Court may now sit in roughly 40 locations. For Unemployment Insurance appeals, the Court may sit in over 80 locations. This includes sittings in each province and in the territories.

The Registrar, as the Deputy to the Commissioner for Federal Judicial Affairs, through complete delegation of authority under subsection 76(2) of the *Judges Act*, is the Deputy Head of the Tax Court of Canada. The Commissioner for Federal Judicial Affairs reports to the Minister of Justice. The Registrar, as the Principal Officer of the Court, is responsible for the administration of the Court.

Figure 3: 1993-94 Organizational Structure

Tax Court of Canada

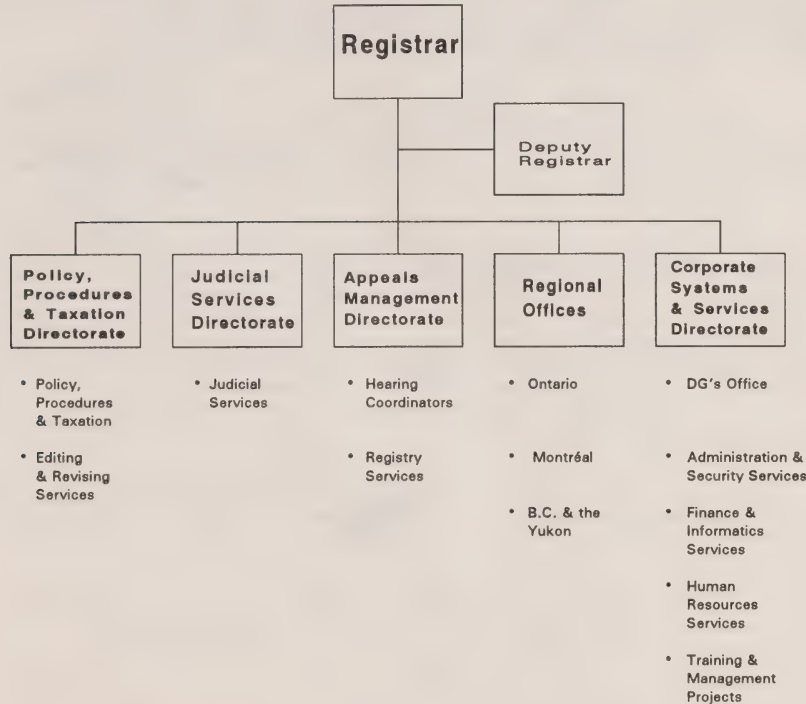
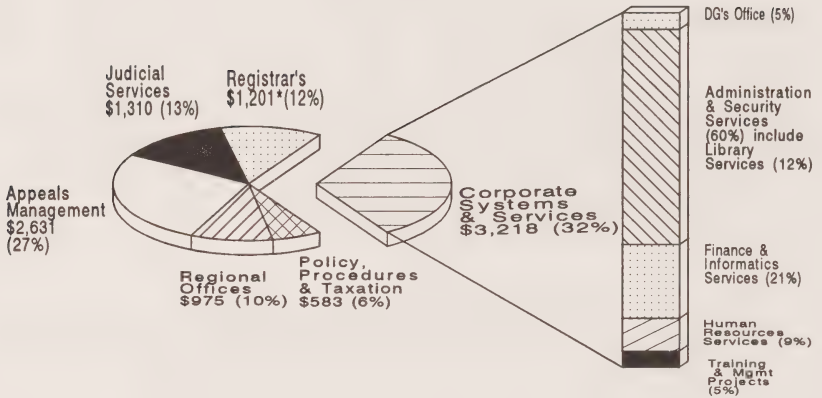


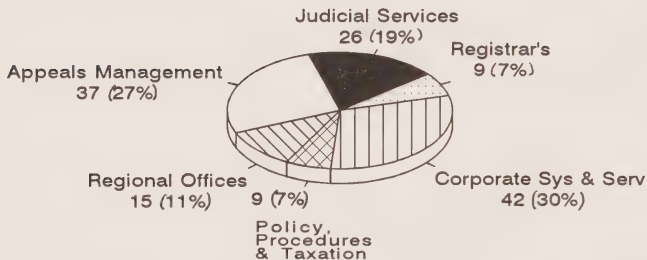
Figure 4: 1993-94 Resources by Directorate (\$000)

BUDGETED RESOURCES (\$ 9,918)



* Includes \$462K for Deputy Judges salaries and travel.

FULL-TIME EQUIVALENTS (138)



B. Plans for 1994-95

1. Highlights

Plans for 1994-95 include:

New

- **Strategic Information Management Study**

Funding for the major study of the information management needs of the Tax Court of Canada reported in the 1993-94 Main Estimates could not be supported by the Treasury Board Secretariat. A smaller scale study is now being done using internal human and dollar resources which will expand the time required to complete the project. It is hoped the study will be completed near the end of the 1995-96 fiscal year. The results will lead to the re-engineering of current processes and systems.

- **Courtroom in Montréal**

The Montréal Regional Office currently operates with two courtrooms which cannot handle the current workload. A Treasury Board Submission to request funding for a third courtroom is being drafted.

- **Publishing Tax Court of Canada Decisions**

Private sector companies were approached to publish Tax Court of Canada decisions in both official languages. These publishers will not proceed due to the downsizing of operations and the lack of profitability of the project. As a result, the Tax Court of Canada will look at publishing TCC decisions in both official languages with in-house resources. The publication of TCC decisions in both official languages will ensure that the statutory requirement of Section 20 of the *Official Languages Act* is met and that the public will have easier access to the decisions of the Court.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	Estimates* 1994-95	Forecast*** 1993-94	Change	For Details See Page
Registry of the Tax Court of Canada	10,097	10,653	(432)	19
Human Resources ** (FTE)	130	138	(8)	20

- * The Program of the Registry of the Tax Court of Canada excludes resources for Judges of the Court, but it provides for the salaries and travel costs of the Deputy Judges.
- ** See Figure 9 (page 20) for additional information on human resources.
- *** The 1993-94 forecast represents an increase of \$305,000 or 3% over the 1993-94 Main Estimates level of \$10,348,000. The \$305,000 increase will be authorized by Supplementary Estimates for resources required for library purchases (\$125,000), to purchase furniture and equipment and to fund other support costs for additional Judges (\$180,000).

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$432,000 lower than the 1993-94 forecast. This decrease represents the following:

	(\$000)
● Imposed budget reductions resulting from 1993 Operating Budget Reductions (\$238,000) and the Restructuring/ Reorganization reductions (\$81,000)	(319)
● The majority of the funds for furniture and equipment for additional Judges will be a one-time purchase in 1993-94	(113)

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

● Unemployment Insurance Appeals

The current difficult economic times are reflected in the number of Unemployment Insurance appeals filed this year. The number increased from 1,550 in 1992-93 to 1,980 forecasted for 1993-94. This represents an increase of 28% over last year and 25% over the 1991-92 fiscal year. The inventory of Unemployment Insurance appeals is expected to include 1,989 appeals by the end of March 1994.

- **Income Tax Appeals**

The number of appeals filed under the *Income Tax Act* has increased by 30% this year. It was originally anticipated that approximately 70% of appeals would follow the informal procedure and 30% the general procedure. In 1992-93, 54% were informal appeals versus 46% general procedure appeals.

- ***Excise Tax Act* Appeals (GST)**

It was estimated that 1,500 appeals would be received commencing in early 1993. Only 55 appeals have been filed in the first nine months of the year for a projected total of less than 100 appeals for this fiscal year. It is very difficult to forecast the number of appeals that will be filed under the *Excise Tax Act* during the next fiscal year. The change in government could have a significant impact on the delivery of the program.

- **Appeals Filed Prior to January 1991**

In addition to the on-going case load, there is currently an inventory of 1,230 outstanding Income Tax appeals dating prior to 1991. These appeals were commenced under the former jurisdiction of the Tax Court of Canada. The substantial effort invested in processing these appeals has resulted in a 58% decrease in the inventory since March 1992. The initiative of the Court to order the parties to proceed to a show cause hearing has proven to be effective. However, approximately one half of the inventory is comprised of appeals for which further processing is pending on the outcome of other appeals filed in other courts. It is anticipated that the majority of the existing inventory will be cleared by the end of 1996.

- **Federal Judicial Complex**

Public Works Canada developed a national program that will lead to the creation of Federal Judicial Complexes across Canada which will house both the Tax Court of Canada and the Federal Court of Canada. A team of consultants have been hired to develop Generic Functional Standards and a Design Brief for the two Courts. The first complex will be developed in Toronto some time in 1996 followed by other large urban centres such as Montréal and Vancouver.

D. Report on 1993-94 Fiscal Year

1. Highlights

Accomplishments include:

- **Strategic Information Management Study**

The major information management study expected to begin in early 1993-94 is now being done in-house. The use of in-house human and dollar resources has necessarily reduced the scope and increased the time required to complete the study.

- **Relocation of Corporate Systems and Services Directorate**

The operational and administrative services of the Tax Court of Canada are currently located in different buildings. The relocation of the corporate services with operational services is planned for February 1994.

- **Documentation of Policies and Procedures**

The project to develop a User Procedures Manual for the automated Appeals Management System was completed. The manual was printed and in use in the Fall of 1993. A manual describing the operational procedures and standards is being completed and will be printed by the end of March 1994.

The documentation of corporate policies is well under way, various policies were developed and approved during the reporting period.

- **Communications**

The Court is currently completing some documentation to ensure its role is better known and understood by the public. The documentation is in the form of a pamphlet that summarizes the role and jurisdiction of the Court, and a booklet that provides information on the Court's history, jurisdiction, organization and procedures. Brochures are also being produced which summarizes how to file an appeal at the Tax Court of Canada.

- **Analysis of Efficient use of Resources**

Various cost-saving measures have been examined and will be implemented by the end of this fiscal year. A restructuring exercise is now being done to accommodate budget reductions while attempting to maintain satisfactory service levels.

- **Court Registrars**

In 1993, the Tax Court of Canada began to localize court registrar services in order to save on travel expenditures. The Tax Court of Canada will continue its effort to hire more local court registrars, therefore realizing further savings in litigation costs. This initiative gave rise to the development of a national training program for court registrars that is now being developed by Tax Court of Canada personnel. The training program will ensure greater standardization and consistency in the level of service offered to judges.

- **Audit Policy**

An internal audit policy and multi-year audit plan will be developed for the Tax Court of Canada by the end of 1993-94.

2. Program Effectiveness

Access: With respect to appeals arising under the *Income Tax Act*, the Court normally sits in 28 major centres throughout Canada; however, appeals under the *Unemployment Insurance Act*, the Canada Pension Plan, the *Old Age Security Act*, the *Petroleum and Gas Revenue Tax Act*, the *War Veterans Allowance Act* and the *Merchant Navy and Civilian War-related Benefits Act* are heard in smaller communities as well. Appellants do not have to travel outside their areas of residence in order to have their cases heard. During the last year, 13% of the appeals related to Income Tax were filed in the French language and 87% of the appeals were filed in the English language. With respect to appeals arising under Part III of the *Unemployment Insurance Act*, 58% were filed in the French language and 42% were filed in the English language. The Judges of the Court must travel to over 80 locations throughout Canada to hear these appeals.

Procedures: Appeals from assessments or reassessments under the *Income Tax Act* follow two procedures: an informal and expeditious procedure where the amount in issue is \$12,000 or less, and a general procedure in other cases. The informal procedure is intended to provide parties with quick and easy access to the Court. The paperwork is kept to a minimum. Under the general procedure, the procedures are more formal and parallel closely those of a superior court of record. The conduct of appeals, other than those under the *Income Tax Act*, are governed by other rules, for example, Tax Court of Canada Rules of Procedure (*Unemployment Insurance Act*).

Expeditious Processing: Currently, the lapsed time between the date a general procedure appeal is filed and the date on which it is heard or disposed of is not entirely within the Tax Court of Canada's control. The time required by the appellants to prepare their cases varies, with the result that many are not prepared to proceed forthwith. However, deadlines are prescribed by the *Tax Court of Canada Act*, to ensure a minimum of delay for appeals under the informal procedure. These appeals are heard and disposed of in approximately six months from the date of filing the appeal. Under the general procedure, the Court schedules status hearings when an appeal has not proceeded to hearing within six months. At the status hearing, the Court sets time limits for the remaining steps of the appeal and fixes a hearing date.

3. Review of Financial Performance

Figure 2: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93		Change
	Actual	Main Estimates	
Registry of the Tax Court of Canada	11,230	9,598	1,632
Person-years* (FTE)	134	110	24

* See Figure 9, page 20, for additional information on human resources.

Explanation of Change: Actual financial requirements for 1992-93 were \$1,632 or 17% higher than outlined in the 1992-93 Main Estimates. Authority to exceed the Main Estimates level was obtained through Supplementary Estimates of that year. This increase was attributable to the following factors:

	(\$000)
<ul style="list-style-type: none"> Salary expenditures increased mainly due to the addition of 24 staff required to support additional judges, training for the anticipated receipt of GST appeals and additional human resources required to handle increased UI appeals. Part of the increase was offset by a downward adjustment to employee benefit plans of \$280,000 	484
<ul style="list-style-type: none"> The increase in operating and maintenance costs was due to the addition of 24 additional full-time equivalents, four additional judges and supernumerary judges, the opening of a new London District Office and the addition of a new courtroom in Toronto 	258
<ul style="list-style-type: none"> Office furniture and equipment, EDP equipment and software and office dividers were purchased for additional judges and their support personnel, the new courtroom in Toronto and the new London District Office 	890

E. Performance Information and Resource Justification

The resource requirements of the Program are principally based on the following factors:

- whether an appeal follows the informal or general procedure;
- the complexity of cases adjudicated;
- the number of status hearings;
- the number of requests for extension of time;
- the number of appeals filed; and
- the number of cases heard and adjudicated.

The following figures will illustrate the workload of the Court over the past four years. Figure 5 indicates the total number of appeals and applications filed and disposed of in relation to the *Income Tax Act*. Figure 6 provides a breakdown of this information by region. Figure 7 shows the number of appeals filed and disposed of under Part III of the *Unemployment Insurance Act* by region. The data is presented by fiscal year to be consistent with the financial information sections. In previous years Main Estimates, this information was presented by calendar year.

Applications are requests for an extension of time (beyond the limitation period) for appeals or objections.

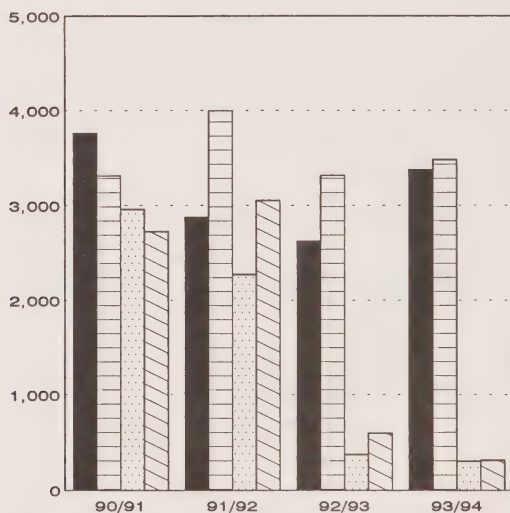
To better illustrate the complexity of the Court's responsibilities, refer to Section II, Supplementary Information (pages 21 and 22).

The Court collected \$345,000 in appeal fees revenue and \$7,000 from the sale of copies of judgments in the 1992-93 fiscal year. All revenue was deposited into the Consolidated Revenue Fund as non-tax revenue.

Figure 5: Number of Taxation Appeals and Applications (Sec 166.2, Sec. 167 and 174) Filed and Disposed of

- 1993-94 Appeals are forecasted.
- Appeals disposed of in a given year were not necessarily filed during that year.
- The direct resources attributed to the processing of appeals and applications in the 1992-93 fiscal year totalled 100 full-time equivalents and \$8,511,000.

Number of Taxation Appeals and Applications



Appeals Filed		3,761	2,876	2,626	3,374
Appeals Disposed of		3,312	4,000	3,315	3,480
Applications Filed		2,960	2,276	374	304
Applications Disposed of		2,728	3,053	598	314

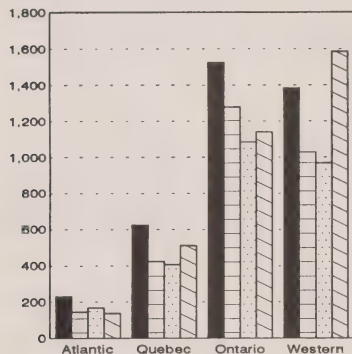
Refer to Section 1 Part C (External Factors) for an explanation on the decline of applications received.

Statistical information by fiscal year is being provided for the first time.

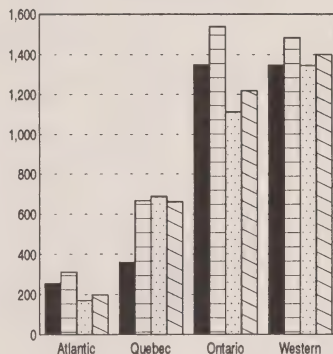
Figure 6: Number of Taxation Appeals and Applications Filed and Disposed of by Region

- 1993-94 Appeals are forecasted.
- Appeals disposed of in a given year were not necessarily filed during that year.

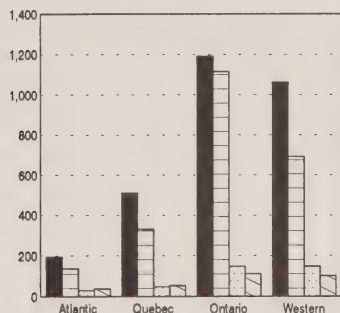
Appeals Filed



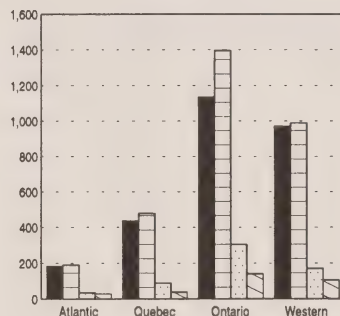
Appeals Disposed of



Applications Filed



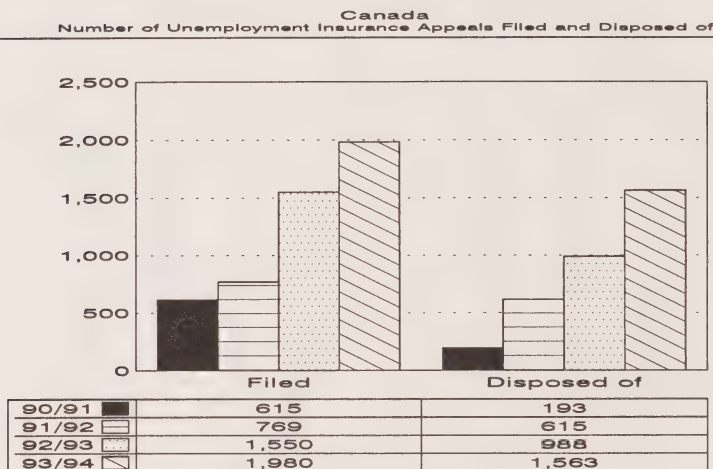
Applications Disposed of



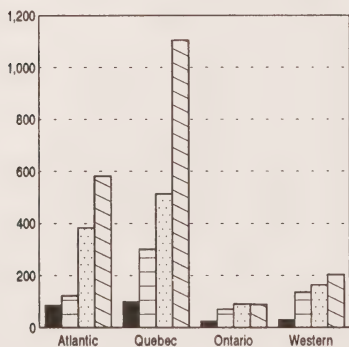
90/91
 91/92
 92/93
 93/94

Figure 7: Number of Unemployment Insurance Appeals Filed and Disposed of

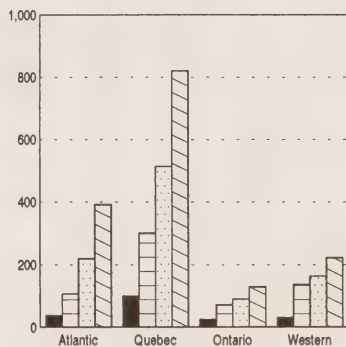
- 1993-94 Appeals are forecasted.
- Appeals disposed of in any given year were not necessarily filed during that year.



Unemployment Insurance Appeals Filed



Unemployment Insurance Appeals Disposed of



Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

The Registry of the Tax Court of Canada's financial requirements by object are presented in Figure 8.

Figure 8: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	5,727	6,202	5,883
Contributions to employee benefit plans	745	735	539
	6,472	6,937	6,422
Goods and services			
Transportation and communications	620	692	710
Information	70	86	29
Professional and special services	1,814	1,960	1,790
Rentals	140	126	108
Purchased repair and upkeep	300	292	473
Utilities, materials and supplies	500	405	654
Other subsidies and payments	1	-	1
	3,445	3,561	3,765
Total operating	9,917	10,498	10,187
Capital	180	155	1,043
	10,097	10,653	11,230

2. Personnel Requirements

Personnel expenditures account for approximately 64% of the total planned expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 9.

Figure 9: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1994-95	FTE Forecast 1993-94	FTE Actual 1992-93	Current Salary Range	1994-95 Average Salary Provision
Executive **	2	2	2	63,300 - 128,900	81,100
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	13	18	26	17,994 - 75,002	50,440
Financial Administration	3	3	2	15,981 - 71,883	47,786
Personnel Administration	4	4	3	16,882 - 69,291	43,407
Computer Systems					
Administration	4	4	4	24,060 - 78,759	43,574
Programme Administration	34	37	23	17,994 - 75,002	46,265
Purchasing & Supply	3	3	3	16,781 - 72,700	35,934
Information Services	3	3	1	17,849 - 67,814	42,042
Technical					
Social Science Support	12	11	13	16,608 - 75,927	38,755
Administrative Support					
Clerical	33	35	41	16,999 - 41,724	28,103
Secretarial	17	16	15	16,847 - 41,991	34,446
Operational					
General Services	2	2	2	17,489 - 53,544	32,182
	130	138	135		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The current salary range shows the salary ranges by occupations group at November 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

** This includes all those in the EX-1 to EX-5 range inclusive

3. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted authorities. Figure 10 provides details of other cost items which need to be taken into account to arrive at the estimated total costs of the Program.

Figure 10: Total Estimated Cost of the Program for 1994-95

(thousands of dollars)	Main Estimates 1994-95	Add* Other Costs	Estimated Total Program Cost	
			1994-95	1993-94
	10,221	4,181	14,402	14,757
* Other costs of \$4,181,000 consist of:				(\$000)
● accommodation and initial fit-up of accommodation received without charge from Public Works and Government Services Canada				3,862
● cheque issue and other accounting services and compensation administration of the pay and processing function received without charge from Public Works and Government Services Canada				24
● employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat (\$2,268 per full-time equivalent)				295

B. Other Information

1. Additional Information on the Mandate

The following additional information is provided to enable the reader to better appreciate the legal responsibilities imposed upon the Tax Court of Canada and to demonstrate the impact of the legislation as it relates to the Court's organization, the increase in workload and in the complexity of appeals processed.

The Court has exclusive original jurisdiction to hear and determine references and appeals on matters arising under the Canada Pension Plan, the *Income Tax Act*, Part IX of the *Excise Tax Act* for the Goods and Services Tax, the *Old Age Security Act*, the *Petroleum and Gas Revenue Tax Act* and Part III of the *Unemployment Insurance Act* where references or appeals to the Court are provided for in those Acts. The Court also has exclusive original jurisdiction to hear and determine appeals under the *War Veterans Allowance Act* and the *Merchant Navy and Civilian War-related Benefits Allowance Act* as referred to in section 17 of the *Veterans Appeal Board Act*.

The Court is required to maintain four separate appeals systems as follows: first, an informal procedure where the amount at issue is \$12,000 (increased from \$7,000 in 1993) or less, or the amount of the loss, that is determined under subsection 152(1.1) of the *Income*

Tax Act and that is in issue, is equal to or less than \$24,000 (increased from \$14,000 in 1993); second, a general procedure in all other cases; third, a system for appeals under the *Unemployment Insurance Act*; and fourth, a system for the inventory of appeals that will follow the procedure in force prior to January 1, 1991.

With respect to appeals to be heard under the informal procedure the Court has a statutory obligation to dispose of such appeals within approximately nine months from the date of filing an appeal. This requirement increases the demand on the coordination and planning of the appeal process for such appeals.

Under the Rules of Procedure a tariff has been enacted which applies inter alia to the filing of an appeal under the general procedure. Three different sets of fees are in place and apply on the basis of the amount in issue. Fees are also provided regarding certain proceedings which will form part of the appeal process. These fees (\$345,000 in 1992-93) are collected by the Tax Court of Canada.

Taxpayers may file their appeals in the regional registry where qualified personnel are available to perform the required duties. The Court has its own courtrooms in Vancouver, London, Toronto, Ottawa and Montréal.

C. Topical Index - Tax Court of Canada

	Page
Organization Structure	6, 7
Responsibilities of the Tax Court of Canada	6, 7, 21, 22
Jurisdiction	6, 11, 13, 21, 22
Resource Information	4, 5, 8, 10, 12, 14, 15, 19-22
Appeals and Applications Filed	10, 11, 13, 15-18, 21, 22

Page	
Structure organisationnelle	6 et 7
Responsabilités conférées à la Cour canadienne de l'impôt	6, 7, 21 et 22
Compétence	6, 11, 13, 21 et 22
Renseignements portant sur les ressources	4, 5, 8, 10, 12, 14, 15, et 19 à 22
Appels et demandes déposés	11, 13, 15 à 18, 21 et 22

La Cour devra conserver quatre systèmes distincts d'appels, à savoir : premièrement, dans les autres cas; troisièmement, un système pour les appels interjetés en vertu de la *Loi sur l'assurance-chômage*; et, quatrièmement, un système pour les appels en instance qui sont régis par la procédure en vigueur avant le 1^{er} janvier 1991.

La Cour est légalement tenue de régler les appels qui sont entendus selon la procédure informelle dans un délai d'environ neuf mois suivant la date de leur dépôt. Cette exigence nécessitera une plus grande coordination et planification du traitement de ces appels.

Le tarif adopté conformément aux nouvelles règles de procédure s'applique notamment au dépôt d'un appel selon la procédure générale. Trois catégories de frais sont en vigueur et s'appliquent selon le montant en litige. Des frais sont également prévus relativement à certains 1993) sont perçus par la Cour canadienne de l'impôt.

Les contribuables peuvent déposer leurs appels aux greffes régionaux où des fonctionnaires qualifiés sont disponibles pour effectuer les tâches requises. La Cour a ses propres salles d'audience à Vancouver, à London, à Toronto, à Ottawa et à Montréal.

3. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Programme ne comprend que les dépenses qui doivent être imputées sur ses crédits votés. Le tableau 10 présente d'autres éléments de coût dont il faut tenir compte pour établir le coût total estimatif du Programme.

Tableau 10 : Coût total du Programme pour 1994-1995

(en milliers de dollars)			
Budget	Plus*	autres coûts	1994-1995 du Programme
1994-1995 principal	coûts	1994-1995	1993-1994
10 221	4 181	14 402	14 757

* Les autres coûts de 4 181 000 \$ comprennent :

● Locaux et aménagement initial des locaux fournis sans frais par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

● Émission des chèques, autres services comptables et administration des fonctions de la rémunération et du traitement fournis sans frais par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

● Avantages sociaux des employés constitués de la contribution de l'employeur aux primes des régimes d'assurance et des frais payés par le Secrétariat du Trésor (2 268 \$ par équivalent temps plein)

B. Autres renseignements

1. Renseignements supplémentaires sur le mandat

Les renseignements supplémentaires suivants permettront au lecteur de mieux comprendre les obligations que la loi impose à la Cour canadienne de l'impôt et illustrent les répercussions de la législation en ce qui a trait à l'organisation de la Cour, à l'augmentation de la charge de travail et à la complexité des appels traités.

La Cour a compétence exclusive pour entendre les renvois et les appels portés devant elle sur les questions découlant de l'application du Régime de pensions du Canada, de la Loi de l'impôt sur le revenu, de la partie IX de la Loi sur la taxe d'accise à l'égard de la taxe sur les produits et services, de la Loi sur la sécurité de la vieillesse, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers et de la partie III de la Loi sur l'assurance-chômage, dans la mesure où ces lois prévoient un droit de renvoi ou d'appel devant elle. De plus, la Cour a compétence exclusive pour entendre les appels portés devant elle en application de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils dans la mesure prévue par l'article 17 de la Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants.

2. Besoins en personnel

Les dépenses en personnel représentent approximativement 64 % des dépenses totales planifiées du Programme. Un aperçu des besoins en personnel du Programme est présenté au tableau 9.

Tableau 9 : Détail des besoins en personnel

	ETP*	ETP	Réel	Échelle des traitements annuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1994-1995
Administration et service extérieur					
Services administratifs	13	18	26	17 994 - 75 002	50 440
Gestion des finances	3	3	2	15 981 - 71 883	47 786
Gestion du personnel	4	4	3	16 882 - 69 291	43 407
Gestion des systèmes informatiques	4	4	4	24 060 - 78 759	43 574
Administration des programmes	34	37	23	17 994 - 75 002	46 265
Achats et approvisionnements	3	3	3	16 781 - 72 700	35 934
Services d'information	3	3	1	17 849 - 67 814	42 042
Technique					
Soutien des sciences sociales	12	11	13	16 608 - 75 927	38 755
Soutien administratif					
Commissariat	33	35	41	16 999 - 41 724	28 103
Secrétariat	17	16	15	16 847 - 41 991	34 446
Services divers	2	2	2	17 489 - 53 544	32 182
Cadre **	2	2	2	63 300 - 128 900	81 100
	130	138	135		

* L'équivalent temps plein (ETP) est la mesure du recours aux ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. Le ETP permet de calculer les heures pendant lesquelles un employé travaille au cours de chaque semaine d'après le taux horaire et le nombre d'heures de travail prévu à l'horaire. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor mais ils figurent à la Partie III du Budget des dépenses à l'appui des besoins en dépenses de personnel spécifiés au Budget des dépenses.

Note : L'échelle des traitements actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1^{er} novembre 1993. La colonne visant l'échelle des traitements indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influencer sur la comparaison des moyennes entre les années.

** Ceci comprend tous ceux qui appartiennent aux niveaux EX-1 à EX-5 inclusivement.

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 8 montre les dépenses par article du Greffe de la Cour canadienne de l'impôt.

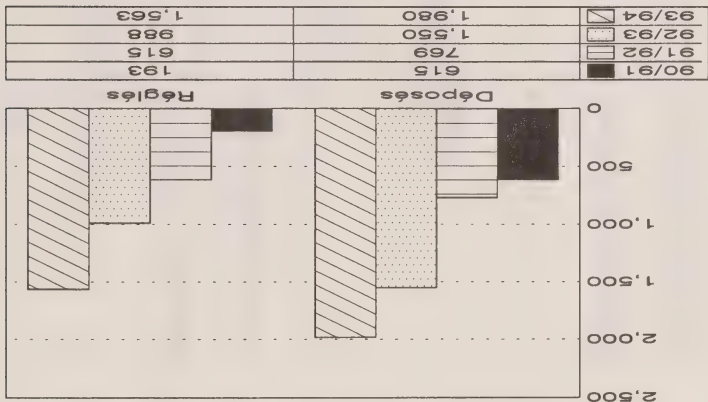
Tableau 8 : Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu	Réel
		1994-1995	1993-1994	1992-1993
Personnel				
Traitements et salaires	5 727	6 202		5 883
Contributions aux régimes				
d'avantages sociaux des employés	745	735		539
Biens et services				
Transports et communications	620	692		710
Information	70	86		29
Services professionnels et spéciaux	1 814	1 960		1 790
Location	140	126		108
Achat de services de réparation et d'entretien	300	292		473
Services publics, fournitures et approvisionnements	500	405		654
Autres subventions et paiements	1	-		1
Total des dépenses de fonctionnement	9 917	10 418		10 187
Capital	180	155		1 043
	10 097	10 553		11 230

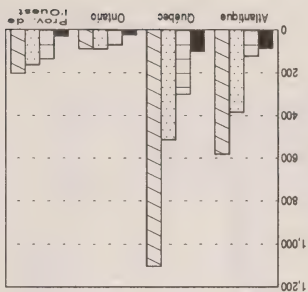
Tableau 7 : Nombre d'appels déposés et réglés en matière d'assurance-chômage

Les données se rapportant aux appels de 1993-1994 sont fondées sur des prévisions.
Les appels réglés durant une année donnée n'ont pas été nécessairement déposés au cours de cette année.

Canada
Nombre d'appels déposés et réglés en matière d'assurance chômage



Appels déposés
en matière d'assurance-chômage



Appels réglés
en matière d'assurance-chômage

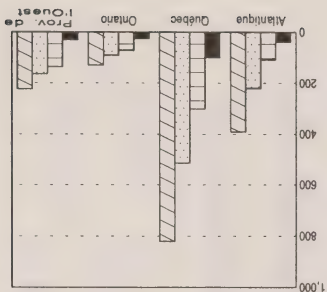


Tableau 6 : Nombre d'appels et de demandes portant sur des litiges fiscaux déposés et réglés, selon les régions

- Les données se rapportant aux appels de 1993-1994 sont fondées sur des prévisions.
- Les appels réglés durant une année donnée n'ont pas été nécessairement déposés au cours de cette année.

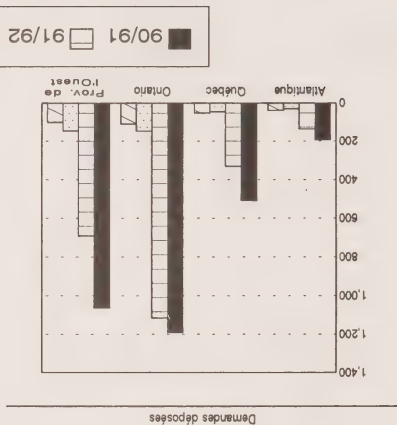
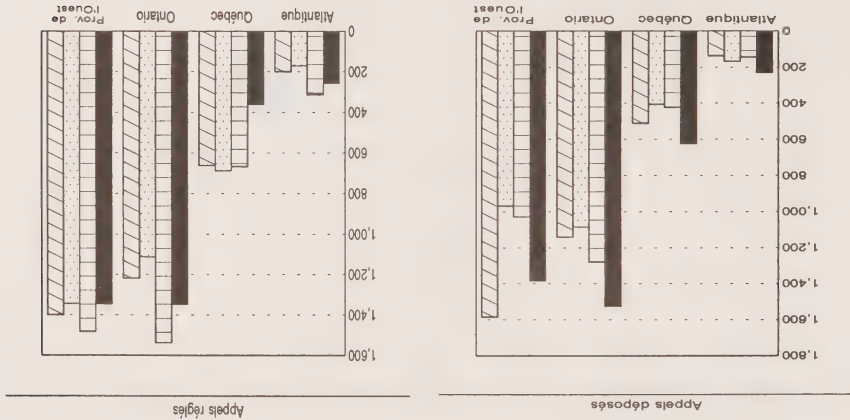
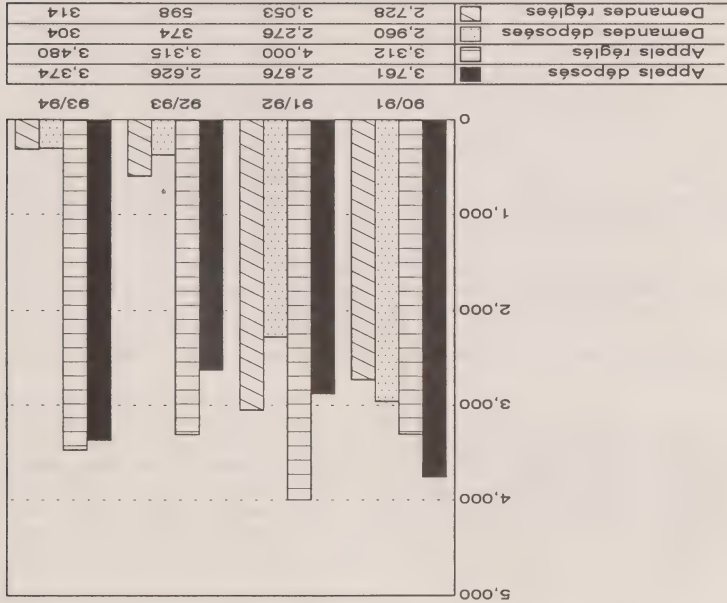


Tableau 5 : Nombre d'appels et de demandes portant sur des litiges fiscaux (art. 166.2, 167 et 174) déposés et réglés

- Les données se rapportant aux appels de 1993-1994 sont fondées sur des prévisions.
- Les appels réglés durant une année donnée n'ont pas été nécessairement déposés au cours de cette année.
- Les ressources attribuées directement au traitement des appels et des demandes en 1992-1993 s'élevaient à 100 équivalents temps plein et à 8 511 000 \$.

Nombre d'appels et de demandes



Veuillez vous reporter à la section 1 de la Partie C (Facteurs externes) pour y trouver l'explication de la diminution des demandes reçues.

L'information statistique par exercice est fournie pour la première fois.

E. Données sur le rendement et justification des ressources

- Les besoins en ressources du Programme sont fondés principalement sur les facteurs suivants:
- le fait que les appels soient entendus selon la procédure informelle ou la procédure générale;
 - la complexité des causes jugées;
 - le nombre des audiences sur l'état de l'instance;
 - le nombre des demandes de prorogation de délai;
 - le nombre d'appels interjetés;
 - le nombre d'appels entendus et jugés.

Les chiffres suivants reflètent la charge de travail de la Cour au cours des quatre dernières années. Le tableau 5 indique le nombre total d'appels et de demandes déposés et régies, portant sur des questions découlant de l'application de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Le tableau 6 présente ces renseignements selon les régions. Le tableau 7 illustre le nombre d'appels déposés et régies en vertu de la partie III de la *Loi sur l'assurance-chômage* selon les régions. Les données sont présentées par exercice pour être comparables avec les sections ayant trait à l'information financière. Dans les budgets principaux des années antérieures, cette information était donnée par année civile.

Par demandes, il faut entendre les demandes de prolongation de délai (au-delà de la date limite) à l'égard des appels ou des oppositions.

En vue de mieux illustrer la complexité en ce qui a trait aux responsabilités de la Cour, voir la section II, Renseignements supplémentaires (pages 21 et 22).

Au cours de l'exercice 1992-1993, la Cour a perçu 345 000 \$ en frais judiciaires ainsi que 7 000 \$ provenant de la vente de copies de jugements. Ces sommes ont été déposées au Trésor à titre de recettes non fiscales.

3. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)		1992-1993	
		Budget principal	Différence
Crefte de la Cour canadienne de l'impôt		Réel	
Années-personnes* (ETP)		11 230	1 632
		134	24
		110	

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, veuillez consulter le tableau 9, page 20.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour l'exercice 1992-1993 étaient de 1 632 \$, soit 17 % de plus que ceux prévus dans le Budget des dépenses principal 1992-1993. L'autorisation de dépasser le niveau du Budget des dépenses principal a été obtenue grâce au Budget des dépenses supplémentaire de cette année. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants :

- Les dépenses salariales ont augmenté surtout en raison de l'adjonction de 24 employés de soutien pour répondre aux besoins des juges supplémentaires, de la formation requise relativement aux appels prévus en matière de TFS, et des ressources humaines supplémentaires nécessaires pour faire face à l'augmentation des appels en matière d'assurance-chômage. Une partie de l'augmentation a été compensée par l'ajustement à la baisse des régimes d'avantages sociaux des employés, cet ajustement étant de 280 000 \$
- L'augmentation des frais de fonctionnement et d'entretien est imputable à l'adjonction de 24 équivalents temps plein et de quatre juges et juges surmunéraires, à l'ouverture d'un nouveau bureau de district à London et à l'adjonction d'une nouvelle salle d'audience à Toronto
- Du matériel et du mobilier de bureau, du matériel et des logiciels de TED et des cloisons ont été achetés pour les juges supplémentaires et leur personnel de soutien, pour la nouvelle salle d'audience à Toronto et pour le nouveau bureau de district à London

l'impôt continuera à s'efforcer de retenir les services de greffiers audiencters locaux, réduisant ainsi davantage les frais de litige. Cette initiative a été à l'origine d'un programme de formation national à l'intention des greffiers audiencters, que le personnel de la Cour canadienne de l'impôt est actuellement à mettre au point. Ce programme de formation assurera la normalisation de la qualité des services offerts aux juges et une plus grande uniformité de ces services.

● Politique de vérification

On élaborera pour la Cour canadienne de l'impôt une politique de vérification interne et un plan de vérification plurianuel d'ici la fin de 1993-1994.

2. Efficacité du Programme

Accessibilité : En ce qui concerne les appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, la Cour siège normalement dans 28 grands centres partout au Canada; toutefois, les appels interjetés en vertu de la Loi sur l'assurance-chômage, du Régime de pensions du Canada, de la Loi sur la sécurité de la vieillesse, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers, de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils sont également entendus dans des petites localités. Les appelants n'ont pas à se déplacer à l'extérieur de leur région pour se faire entendre. Au cours de la dernière année, 13 % des appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu l'ont été en français et 87 % en anglais. En ce qui a trait aux appels interjetés en vertu de la partie III de la Loi sur l'assurance-chômage, 58 % des appels ont été interjetés en français et 42 % en anglais. Pour entendre ces appels, les juges de la Cour doivent se déplacer dans plus de 80 endroits au Canada.

Absence de formalités : Les appels des cotisations ou des nouvelles cotisations en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu pourront être entendus selon deux procédures : une procédure informelle et rapide lorsque le montant en litige est égal ou inférieur à 12 000 \$, et une procédure générale dans les autres cas. La procédure informelle vise à permettre aux parties d'avoir accès à la Cour facilement et rapidement. Les travaux d'écritures sont réduits au minimum. Les formalités applicables à la procédure générale sont plus formelles et elles suivent de près celles en usage dans les cours supérieures d'archives. La conduite des appels, sauf ceux qui sont interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, est régie par d'autres règles, par exemple, les Règles de la Cour canadienne de l'impôt (Loi sur l'assurance-chômage).

Rapidité : À l'heure actuelle, la Cour canadienne de l'impôt n'est pas pleinement responsable des délais entre la date où un appel interjeté selon la procédure générale est déposé et celle où il est entendu et régie. Les appelants n'ont pas tous besoin de la même période de temps pour préparer leur cause, de sorte que plusieurs d'entre eux ne peuvent pas présenter leur cause de façon immédiate. Toutefois, la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt prescrit les délais pour limiter les retards dans l'audition des appels interjetés selon la procédure informelle. Ces appels sont entendus et réglés dans un délai d'environ six mois à compter de la date de leur dépôt. En vertu de la procédure générale, la Cour inscrit un appel au rôle des audiences sur l'état de l'instance lorsqu'il n'y a pas eu audition de l'appel dans un délai de six mois. Au cours de l'audience sur l'état de l'instance, la Cour fixe des délais à l'égard des étapes suivantes de l'appel et fixe la date de l'audition.

D. Rapport sur l'exercice 1993-1994

1. Points saillants

Les réalisations comprennent notamment :

● **Étude stratégique sur la gestion de l'information**

L'étude majeure de la gestion de l'information qui doit débuter au début de 1993-1994 se fera maintenant à l'interne. Le recours aux ressources humaines et financières internes a nécessairement réduit l'envergure de l'étude et augmenté le temps nécessaire à sa réalisation.

● **Déménagement de la Direction des systèmes et des services intégrés**

Les services opérationnels et administratifs de la Cour canadienne de l'impôt sont actuellement logés dans des immeubles différents. L'emménagement des services intégrés dans le même immeuble que les services opérationnels est prévu pour le mois de février 1994.

● **Documentation des politiques et des procédures**

Le projet visant la création d'un Manuel de l'utilisateur du SGA pour le système automatisé de gestion des appels a été mené à terme. Le manuel a été imprimé et il est utilisé depuis l'automne 1993. On rédige actuellement un manuel décrivant les procédures et les normes opérationnelles, et il sera imprimé d'ici la fin de mars 1994. La documentation des politiques générales est en bonne voie, diverses politiques ont été élaborées et approuvées pendant la période visée par le rapport.

● **Communications**

La Cour met actuellement la dernière main à une documentation destinée à mieux informer le public sur son rôle. Il s'agit d'une brochure résumant le rôle et la compétence de la Cour, et d'un livret qui fait l'historique de la Cour et renseigne sur sa compétence, sa structure et ses procédures. On est aussi à rédiger des brochures qui résument les formalités applicables au dépôt des appels à la Cour canadienne de l'impôt.

● **Analyse de l'emploi efficient des ressources**

Diverses mesures économiques ont été étudiées et seront mises à exécution d'ici la fin de l'exercice. On procède actuellement à une restructuration afin de tenir compte des restrictions budgétaires tout en s'efforçant de maintenir les services à des niveaux satisfaisants.

● **Greffiers audientiers**

En 1993, la Cour canadienne de l'impôt a commencé à retenir les services de greffiers audientiers locaux afin d'économiser les frais de déplacement. La Cour canadienne de

C.

Perspective de planification

1.

Facteurs externes qui influent sur le Programme

●

Appels en matière d'assurance-chômage

●

Appels en matière d'impôt sur le revenu

●

Appels déposés en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* (TPS)

●

Appels déposés avant janvier 1991

●

Complexe judiciaire fédéral

Le nombre des appels en matière d'assurance-chômage déposés cette année reflète la situation économique pénible. Ce nombre est passé de 1 550 en 1992-1993 aux 1 980 prévus en 1993-1994. Cela représente une hausse de 28 % par rapport à l'an dernier, et une hausse de 25 % par rapport à l'exercice 1991-1992. On s'attend à ce que le nombre des appels en instance en matière d'assurance-chômage atteigne 1 989 appels à la fin de mars 1994.

Appels en matière d'impôt sur le revenu

Le nombre des appels déposés en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* a augmenté de 30 % cette année. À l'origine, on s'attendait à ce qu'environ 70 % des appels suivent la procédure informelle et 30 % la procédure générale. Or, en 1992-1993, 54 % des appels ont suivi la procédure informelle et 46 % la procédure générale.

On s'attendait à recevoir 1 500 appels en matière de TPS à compter du début de 1993. Seuls 55 appels ont été déposés au cours des neuf premiers mois de l'année, pour un total prévu de moins de 100 appels pour le présent exercice. Il est très difficile de prévoir le nombre des appels qui seront déposés en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* au cours du prochain exercice. Le changement de gouvernement pourrait avoir une incidence considérable sur l'exécution du programme.

Appels déposés avant janvier 1991

S'ajoutent à la charge de travail actuelle 1 230 appels qui ont été interjetés avant 1991 et qui sont encore en instance. Ces appels ont été interjetés conformément aux anciennes règles de la Cour canadienne de l'impôt. L'effort considérable consacré au traitement des appels en question a réduit l'arriéré de 58 % depuis mars 1992. L'initiative qu'a pris la Cour d'ordonner aux parties de procéder à une audience justificative s'est révélée efficace. Cependant, environ la moitié des appels en instance se compose d'appels dont la suite dépend de l'issue d'autres appels interjetés auprès d'autres tribunaux. On s'attend à ce que la plus grande partie de l'arriéré actuel ait été éliminée à la fin de 1996.

Travaux publics Canada a créé un programme national qui conduira à la création de complexes judiciaires fédéraux dans tout le pays; ces complexes recevront la Cour canadienne de l'impôt et la Cour fédérale du Canada. Une équipe de consultants a été retenue pour élaborer des normes fonctionnelles générales et un mémoire explicatif à l'intention des deux cours. Le premier complexe sera créé à Toronto au cours de 1996, suivi par d'autres dans de grands centres urbains tels que Montréal et Vancouver.

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1994-1995	Prévu ** 1993-1994	Différence
Grefte de la Cour	10 097	10 653	(432)
canadienne de l'impôt	130	138	(8)
Ressources humaines ** (ETP)	19	20	

* Le Programme relatif au Grefte de la Cour canadienne de l'impôt exclut les ressources des juges de la Cour, à l'exception des traitements et des dépenses de voyage des juges suppléants.

** Voir le tableau 9 (page 20) pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

*** Les prévisions pour 1993-1994 représentent une augmentation de 305 000 \$, soit 3 % de plus que prévu dans le Budget des dépenses principal de 1993-1994, qui s'établissait à 10 348 000 \$. L'augmentation de 305 000 \$ sera autorisée dans le Budget des dépenses supplémentaire au poste des ressources nécessaires aux achats pour la bibliothèque, (125 000 \$), aux achats de mobilier et de matériel et au paiement des autres coûts de soutien entraînés par la nomination des juges supplémentaires (180 000 \$).

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1994-1995 sont inférieurs de 432 000 \$ aux dépenses prévues pour 1993-1994. Cette baisse est imputable à ce qui suit :

- Restrictions budgétaires imposées résultant de la diminution du budget de fonctionnement pour 1993 (238 000 \$) et des réductions consécutives à la restructuration/réorganisation (81 000 \$)
 - La majorité des fonds nécessaires à l'achat de mobilier et de matériel pour les juges supplémentaires constituera une dépense unique en 1993-1994
- (en milliers de dollars)

B. Plans pour 1994-1995

1. Points saillants

Les plans pour 1994-1995 comprennent :

Nouveau

● **Étude stratégique sur la gestion de l'information**

Le financement d'une étude majeure des besoins en gestion de l'information de la Cour canadienne de l'impôt, dont il est question dans le budget principal de 1993-1994, n'a pu être assumé par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Aussi procède-t-on actuellement à une étude de moins grande envergure à l'aide des ressources humaines et financières internes, ce qui augmentera le temps requis pour mener à terme le projet. On espère que l'étude sera terminée vers la fin de l'exercice 1995-1996. Son issue entraînera le remaniement des processus et des systèmes actuels.

● **Salle d'audience à Montréal**

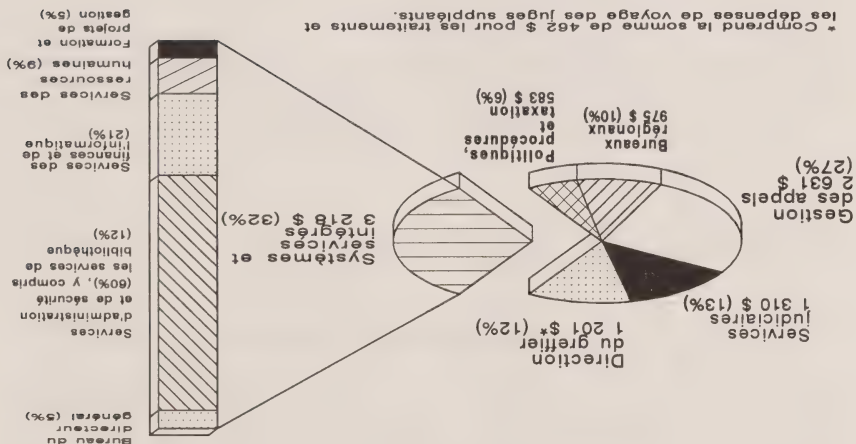
Le bureau régional de Montréal ne dispose actuellement que de deux salles d'audience, qui ne suffisent pas à la charge de travail actuelle. On est donc à rédiger une présentation au Conseil du Trésor pour lui demander les fonds nécessaires à une troisième salle d'audience.

● **Publication des décisions de la Cour canadienne de l'impôt**

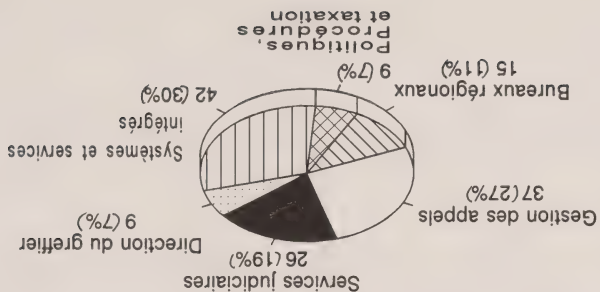
On avait fait des démarches auprès de compagnies du secteur privé en vue de la publication des décisions de la Cour canadienne de l'impôt dans les deux langues officielles. Les maisons d'édition ont refusé d'aller de l'avant avec le projet étant donné la réduction des opérations et le manque de rentabilité du projet. Conséquemment, la Cour canadienne de l'impôt étudiera la possibilité de publier les décisions de la CCI dans les deux langues officielles à l'aide de ses ressources internes. La publication, dans les deux langues officielles, des décisions de la CCI assurera le respect des exigences de l'article 20 de la Loi sur les langues officielles tout en donnant au public un accès plus facile aux décisions de la Cour.

Tableau 4 : 1993-1994 Ressources établies par direction
(en milliers de dollars)

COÛTS
(9 918 \$)



ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN
(138)

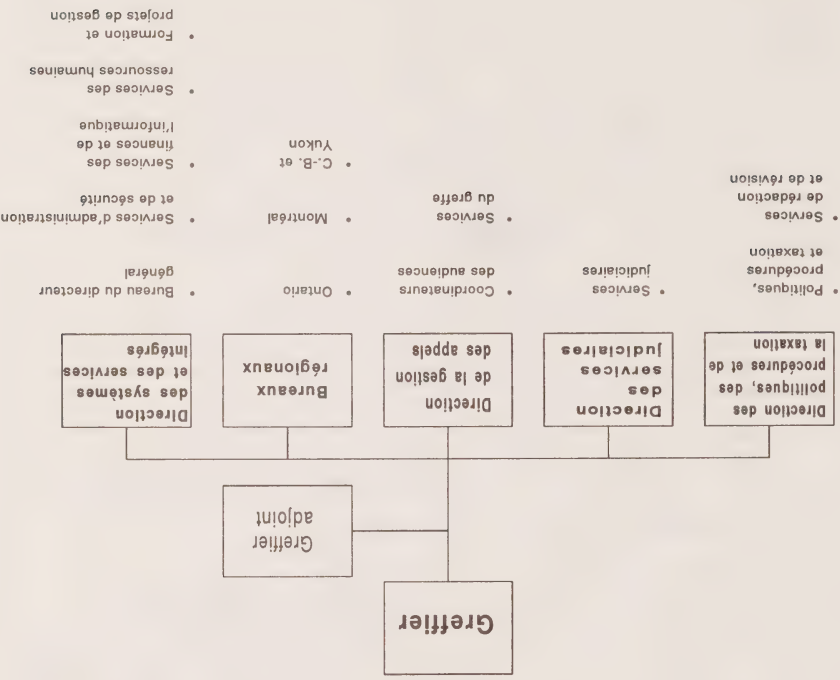


ciale lorsqu'elles sont disponibles, ou joue à bail des locaux commerciaux. En ce qui a trait aux appels interjetés en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, la Cour peut désormais siéger à environ 40 endroits. Pour ce qui est des appels relatifs à l'assurance-chômage, la Cour peut siéger à plus de 80 endroits. Dans les deux cas, la Cour siège dans toutes les provinces et tous les territoires.

Le greffier, qui est l'adjoint du Commissaire à la magistrature fédérale en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués par le paragraphe 76(2) de la *Loi sur les juges*, est l'administrateur général de la Cour canadienne de l'impôt. Le Commissaire à la magistrature fédérale relève du ministre de la Justice. Le greffier, en tant que fonctionnaire principal de la Cour, est responsable de l'administration de la Cour.

Tableau 3 : 1993-1994 Structure organisationnelle

Cour canadienne de l'impôt



A. Données de base

1. Mandat

Le Programme fournit des services administratifs à la Cour canadienne de l'impôt qui a compétence exclusive pour entendre les renvois et les appels portés devant elle sur les questions découlant de l'application de la Loi de l'impôt sur le revenu, du Régime de pensions du Canada, de la Loi sur la sécurité de la vieillesse, de la Loi de l'impôt sur les revenus des particuliers, de la Loi sur l'assurance-chômage et de la partie IX de la Loi sur la taxe d'accise. De plus, la Cour a compétence exclusive pour entendre les appels portés devant elle sur des questions découlant de l'application de la Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils dans la mesure prévue par l'article 17 de la Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants.

2. Objectif du Programme

L'objectif du Programme est de veiller au fonctionnement d'un tribunal indépendant et d'accès facile en vue d'assurer le règlement rapide des questions soulevées entre les justiciables et le gouvernement du Canada sur des questions soulevées par la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt ou toute autre disposition législative en vertu de laquelle la Cour a compétence exclusive.

3. Description du Programme

Le Greffe de la Cour canadienne de l'impôt fournit des services à ses juges. Ces services comprennent le traitement des appels et l'établissement ordonné, efficace et en temps utile du rôle pour tout le Canada aussi bien que l'apport de conseils et d'aide aux parties aux litiges, à leurs représentants et au public relativement aux règles de pratique et de procédure de la Cour. La Cour reçoit aussi des services de gestion dans des domaines tels que celui des finances, des ressources humaines, de l'administration, de l'informatique, de la sécurité et de la bibliothèque. Ces services sont fournis conformément à la structure organisationnelle exposée au tableau 3 (page 7).

4. Structure organisationnelle

La Cour, dont l'administration centrale est située à Ottawa, se compose du juge en chef, du juge en chef adjoint, de 20 autres juges plus quatre juges surnuméraires; un autre juge décidera peut-être en 1994-1995 de devenir surnuméraire. Afin de contribuer à l'audition expéditive des appels, le juge en chef peut, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, nommer des juges suppléants de la Cour. Il y a maintenant cinq juges suppléants.

Le juge en chef est la personne responsable de la répartition du travail entre les juges et l'affectation de chaque juge pour chacune des séances de la Cour. La Cour a ses propres bureaux à Vancouver, à London, à Toronto, à Ottawa et à Montréal. De plus, elle partage des bureaux avec la Cour fédérale du Canada à Edmonton, à Calgary, à Winnipeg, à Québec, à Halifax et à Fredericton. À d'autres endroits, la Cour utilise les installations de la Cour provinciale du Canada (Cour canadienne de l'impôt).

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 -- Volume II des Comptes publics

Crédits	(en dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
40 (L)	Cour canadienne de l'impôt Dépenses du Programme Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	8 779	10 956*	10 691
		819	539	539
		9 598	11 495	11 230
		Total du Programme -- Budgétaire		

* Comprend une affectation bloquée de 189 000 \$

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 -- Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1994-1995	Budget principal 1993-1994
45	Cour canadienne de l'impôt	
	Dépenses du Programme	
(L)	Contributions aux régimes	
	d'avantages sociaux des employés	
	745	735
	9 352	9 613
	Total de l'organisme	10 097
		10 348

Crédits -- Libellé et sommes demandées

Crédits (en dollars)	Budget principal 1994-1995
45	Cour canadienne de l'impôt
	Dépenses du Programme
	9 352 000

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1994-1995	Budget principal 1993-1994
	ETP*	
	Budgétaires	
	Fonction- Dépenses	
	nement en capital	
	Total	
	10 097	10 348
	Greffe de la Cour canadienne de l'impôt	
	130	9 917
	180	10 097
	ETP autorisés en 1993-1994	134

* L'équivalent temps plein (ETP) est la mesure des ressources humaines selon le concept du Budget de fonctionnement qui comprend le retrait des contrôles du Conseil du Trésor sur le recours aux ressources humaines. Le ETP permet de calculer les heures pendant lesquelles un employé travaille au cours de chaque semaine d'après le taux horaire et le nombre d'heures de travail prévu à l'horaire.

4 (Cour canadienne de l'impôt)

Autorisations de dépenser	
A. Autorisations pour 1994-1995	4
B. Emploi des autorisations en 1992-1993	5
Section I	
Aperçu du Programme	
A. Données de base	6
1. Mandat	6
2. Objectif du Programme	6
3. Description du Programme	6
4. Structure organisationnelle	6
B. Plans pour 1994-1995	9
1. Points saillants	9
2. Sommaire des besoins financiers	10
C. Perspective de planification	11
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	11
D. Rapport sur l'année financière 1993-1994	12
1. Points saillants	12
2. Efficacité du Programme	13
3. Examen des résultats financiers	14
E. Données sur le rendement et justification des ressources	15
Section II	
Renseignements supplémentaires	
A. Aperçu des ressources du Programme	19
1. Besoins financiers par article	19
2. Besoins en personnel	20
3. Coût net du Programme	21
B. Autres renseignements	21
1. Renseignements supplémentaires sur le mandat	21
C. Index par sujet	23

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du Volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les Budgets des dépenses antérieurs et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Notons que conformément aux principes applicables aux budgets de fonctionnement, le recours aux ressources humaines exposé dans ce plan de dépenses sera mesuré en fonction de l'équivalent temps plein de l'employé (ETP). Le ETP permet de calculer les heures pendant lesquelles un employé travaille au cours de chaque semaine d'après le taux horaire et le nombre d'heures de travail prévu à l'horaire.

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1994

En vente au Canada par l'entremise des
libraires associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1995-III-72
ISBN 0-660-59072-7



Cour canadienne
de l'impôt



Budget des dépenses
1994-1995

Partie III

Plan de dépenses



Transport Canada

1994-95
Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1994

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1995-III-48
ISBN 0-660-59073-5



Preface

This Expenditure Plan, to be used as a reference document, contains several levels of detail to respond to the various needs of readers.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of current plans and performance. The more-detailed Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses to describe the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to aid in assessing the Program's financial performance during the past year.

This document permits easy access to specific information. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Transport Canada is a single-program Department which is comprised of six major activities: Policy and Coordination, Canadian Coast Guard, Aviation, Airports, Surface, and Departmental Administration.

This single-program/multiple-activity structure permits the Minister and the Department to deliver a program mix that fulfils diverse operational, regulatory, research and policy objectives within a finite funding framework.

Table of Contents

Spending Authorities	1-4
A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates	1-4
B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts	1-7
 Section I	
Program Overview	1-8
A. Background	1-8
1. Introduction	1-8
2. Mandate	1-8
3. Program Objective	1-8
4. Program Organization for Delivery	1-8
B. Planning Perspective	1-11
1. External Factors Influencing the Program	1-11
2. Highlights/Priorities	1-13
3. Initiatives/Update on Previously Reported Initiatives	1-15
4. Program Effectiveness	1-23
C. Financial Summaries	1-24
1. Financial Overview	1-24
2. Financial Requirements for 1994-95	1-25
3. Explanation of 1993-94 Forecast	1-26
4. 1992-93 Financial Performance	1-27
 Section II	
Analysis by Activity	2-1
A. Policy and Coordination	2-1
B. Canadian Coast Guard	2-16
C. Aviation	2-38
D. Airports	2-55
E. Surface	2-62
F. Departmental Administration	2-77
 Section III	
Supplementary Information	3-1
A. Profile of Program Resources	3-1
1. Financial Requirements by Object	3-1
2. Personnel Requirements	3-2
3. Capital Expenditures	3-4
4. Transfer Payments	3-28
5. Revenue	3-33
6. Loans, Investments and Advances	3-38
7. Net Cost of Program	3-40
B. Other Information	3-41
1. Canadian Coast Guard Fleet	3-41
2. Investment in the Canadian Coast Guard Fleet	3-42
3. Ship Source Oil Pollution Fund	3-43
4. Details of Legal Mandate	3-44
5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations	3-46
6. Green Plan	3-49
Index	3-50

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend \$1,878,120,900 to operate the Transport Program during the 1994-95 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional \$134,544,645.

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	546,593	560,484
5	Capital expenditures	523,067	566,615
10	Grants and contributions	306,920	328,647
15	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	36,981	36,764
20	Payments to Canada Ports Corporation	875	600
25	Payments to Marine Atlantic Inc.	127,774	132,393
30	Payments to VIA Rail Canada Inc.	330,938	343,367
35	Payment to St. Lawrence Seaway Authority for the Valleyfield Bridge	2,000	2,000
40	Payment to Laurentian Pilotage Authority	2,973	3,000
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	49	51
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	3,132	3,812
(S)	Contributions to employee benefit plans	131,364	126,476
-	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	-	2,657
Total Department		2,012,666	2,106,866

Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1994-95 Main Estimates
Transport		
1	Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of, or arising out of, the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of, or arising out of, the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of, or arising out of, the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal, in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act.	546,593,000
5	Transport - Capital expenditures, including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities, towards construction done by those bodies.	523,067,000
10	Transport - The grants listed in the Estimates and contributions.	306,919,900
15	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	36,981,000
20	Payments to the Canada Ports Corporation for: (a) hydro costs at the Port of Churchill, Manitoba; and (b) redevelopment of facilities at the Port of Baie des Ha! Ha!	875,000
25	Payments to Marine Atlantic Inc. in respect of: (i) the costs of the management of the company, payments for capital purposes and for transportation activities including the following water transportation services pursuant to contracts with Her Majesty: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S., to the New England states, United States ferries and terminals; Digby, N.S., to Saint John, N.B., ferries and terminals; (ii) payments made by the company of the costs incurred for the provision of early retirement benefits, severance and other benefits where such costs result from employee cutbacks or the discontinuance or reduction of a service; (iii) financial assistance to a subsidiary company involved in ship repair or ship maintenance.	127,774,000
30	Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	330,938,000

Votes - Wording and Amounts (Cont'd)

Vote (dollars)		1994-95 Main Estimates
35	Payments to the St. Lawrence Seaway Authority in respect of the Valleyfield Bridge rehabilitation project, including necessary capital expenditures.	2,000,000
40	Payment to the Laurentian Pilotage Authority to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the authority during calendar year 1994.	2,973,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates					1993-94 Main Estimates
	Budgetary					
	Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Total	
Policy and Coordination ¹	540,893	2,780	260,226	-	803,899	849,289
Canadian Coast Guard ²	514,158	103,303	2,026	26,537	592,950	667,601
Aviation	605,599	264,227	546	602,916	267,456	285,509
Airports	260,844	122,857	38,099	285,002	136,798	70,903
Surface	36,120	2,419	9,130	310	47,359	49,235
Departmental Administration	153,098	27,481	25	16,400	164,204	184,329
	2,110,712	523,067	310,052	931,165	2,012,666	2,106,866

1. The Policy and Coordination Activity includes payments to the following Crown corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (\$36,981,000, Vote 15); Canada Ports Corporation (\$875,000, Vote 20); Marine Atlantic Inc. (\$127,774,000, Vote 25); VIA Rail Canada Inc. (\$330,938,000, Vote 30); and the St. Lawrence Seaway Authority (\$2,000,000, Vote 35).
2. The Canadian Coast Guard Activity includes payments to Laurentian Pilotage Authority (\$2,973,000, Vote 40).

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information, starting on page 3-46.

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Transport Program			
1 Operating expenditures	429,681,900	604,607,683	599,919,155
5 Capital expenditures	617,112,000	499,425,008	499,041,380
10 Grants and contributions	198,285,117	201,985,117	201,766,871
15 Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	5,721,000	8,082,000	8,072,525
20 Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	32,658,000	32,658,000	31,528,677
25 Payments to Canada Ports Corporation	1,750,000	11,800,000	11,800,000
26b Payments to Canada Ports Corporation - Ridley Terminals Inc.	-	25,000,000	-
27b To guarantee loans to be entered by Ridley Terminals Inc.	-	1	-
30 Payments to Marine Atlantic Inc.	140,458,000	136,758,000	131,277,000
35 Payments to VIA Rail Canada Inc.	361,900,000	367,388,000	366,315,602
40 Payment to St. Lawrence Seaway Authority	29,000,000	29,000,000	29,000,000
41c Payment to the St. Lawrence Seaway Authority for the Valleyfield Bridge	-	11,000,000	8,428,952
45 Payment to Canadian National Railway Company	3,000	3,000	2,867
47c Payment to the Atlantic Pilotage Authority	-	1,513,000	1,352,524
49c Payment to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.	-	1,207,000	1,157,044
50 Payments to the Laurentian Pilotage Authority	2,737,000	4,924,000	4,890,099
51c To forgive the Prince Rupert Port Corporation the principal amount of repayable contributions	-	1	-
(S) Minister of Transport - salary and motor car allowance	51,100	51,175	51,175
(S) Termination of tolls - Victoria Bridge	3,054,000	3,054,000	3,054,000
(S) Contributions to employee benefit plans	156,152,000	102,764,000	102,764,000
(S) Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	99,169	99,169
(S) Collection agency fees	-	5,841	5,841
Total Budgetary	1,978,563,117	2,041,324,995	2,000,526,881
L55 (L) Payment to the Canada Ports Corporation in respect of the Interport Loan Fund			
(S) (L) Loans to the Canada Ports Corporation for working capital	-	10,000,000	-
(S) (L) Loans to the St. Lawrence Seaway Authority	-	10,000,000	-
Total Non-Budgetary	20,000,000	40,000,000	20,000,000
Total Department - Budgetary and Non-Budgetary	1,998,563,117	2,081,324,995	2,020,526,881

Section I

Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the *Department of Transport Act* which amalgamated functions of the Department of Railways and Canals, Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

Federal responsibilities for transportation originated from the jurisdiction outlined in the *British North America Act*. These responsibilities have evolved to include coordination and regulation to ensure safety and efficiency in aeronautics, navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and are exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal acts governing federal transportation activities are the *Constitution Act*, the *Department of Transport Act* and the *National Transportation Act*. A listing of additional Acts may be found on page 3-44.

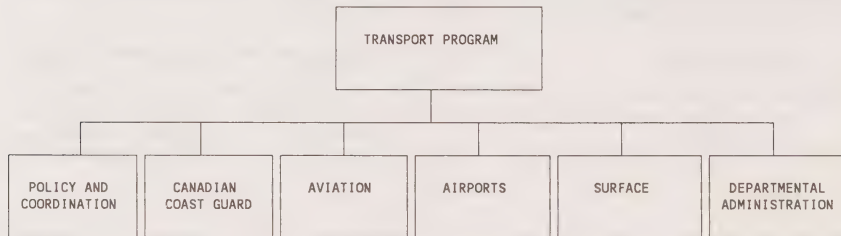
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The single-program/multiple-activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed as Figure 1-1 below. It is used to present the expenditure plan for 1994-95 as well as forecast expenditures for 1993-94 and three years of actual expenditures.

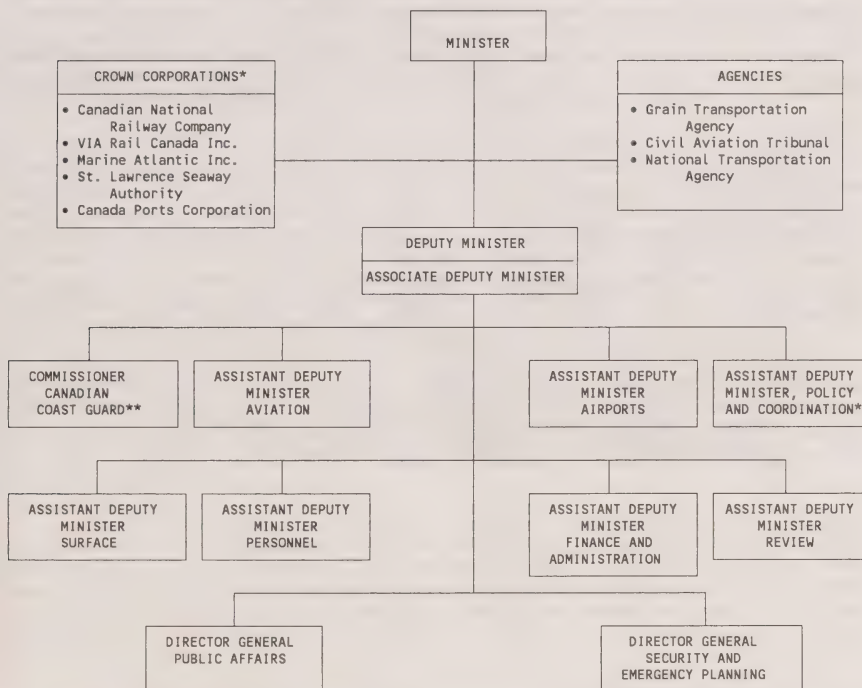
Figure 1-1.: Activity Structure



Organization Structure: Transport Canada's organization includes administrative and policy functions and four operational groups - Canadian Coast Guard, Aviation, Airports and Surface - as well as a number of Crown corporations and agencies with varying degrees of autonomy. Some Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Canadian National Railway Company, are independent but report through the Minister to Parliament. The Grain Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal and National Transportation Agency - also report through or to the Minister of Transport. Each of these agencies produces its own Part III.

Figure 1-2 illustrates the Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, starting with the deputy minister. It also includes budgetary funding, if required, for the following Crown corporations: Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (including Newfoundland Dockyard Co.), the St. Lawrence Seaway Authority (including Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.), VIA Rail Canada Inc., Canarctic Shipping Co. Ltd., Canadian National Railway Company and four pilotage authorities.

Figure 1-2.: Organization Structure



* For budgetary funding purposes, these Crown corporations report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

** Includes budgetary funding responsibility for the pilotage authorities, Canarctic Shipping Co. Ltd. and harbour commissions.

Figure 1-3 provides a matrix for the Department's major organizational groups and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-3.: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/Organization

(thousands of dollars)	Policy and Coordination	Canadian Coast Guard	Aviation	Airports	Surface	Departmental Administration	Estimates 1994-95 Budgetary
Corporate Management ¹						27,263	27,263
ADM Policy and Coordination ²	305,331						305,331
ADM Finance and Administration						77,712	77,712
ADM Personnel						59,229	59,229
ADM/Commissioner Canadian Coast Guard ²		589,977					589,977
ADM Aviation			267,456				267,456
ADM Airports				136,798			136,798
ADM Surface					47,359		47,359
Crown Corporations							
• Marine Atlantic Inc.	127,774						127,774
• VIA Rail Canada Inc.	330,938						330,938
• Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	36,981						36,981
• Canada Ports Corporation	875						875
• St. Lawrence Seaway Authority	2,000						2,000
• Pilotage Authorities		2,973					2,973
Total Net Program (and Human Resources - FTE)	803,899 (338)	592,950 (5,915)	267,456 (7,681)	136,798 (2,881)	47,359 (414)	164,204 (2,466)	2,012,666 (19,695)

1. Includes offices of the Minister and Deputy Minister, Public Affairs, Legal Counsel, Review, Security and Emergency Planning.
2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canadian National Railway Company, Canada Ports Corporation, the St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and VIA Rail Canada Inc. Appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.
3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of pilotage authorities and Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.

B. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

After about seven years of steady growth, the Canadian economy, along with those of many other Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) countries, fell into recession in the second quarter of 1990. Positive growth was not registered again until the second quarter of 1991. Since then, the economy, although technically out of the recession, has been growing at a very low rate and real growth in the Gross Domestic Product in 1992 was only 0.6 percent.

The sluggishness in the economy during 1990-92 was due to many factors. These include: high consumer debt levels and unemployment affecting demand for final products, low corporate profits, low capacity use rates and high real-interest rates affecting demand for investment, a high Canadian dollar and weak economic recovery in the United States (our biggest customer) affecting demand for our exports, and the impacts of economic restructuring. Some of these factors have recently abated, leading to hopes for more substantial growth in the near future.

The restructuring of the Canadian economy has seen a shift in employment growth away from resource-based industries (resource extraction, processing and related primary manufacturing) to more technologically-advanced industries and the service sector. These shifts will affect both the growth rate of the transportation sector as a whole (reducing growth in demand for freight transportation) and the relative positions of the different modes (shifting freight demand to truck and air).

Major changes are occurring on the international front. These include a shifting in geo-politics from military power to economic globalization. Increased openness of the Canadian economy since the mid-1980s has accelerated the economic restructuring already under way. The reductions in tariff barriers under the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), the Canada - U.S. Free Trade Agreement and now the North American Free Trade Agreement (NAFTA) are changing what and how we produce as a nation. These changes are necessary to enable us to participate fully as players in the global economy. Especially important are close trading relationships with the United States where the large proportion of trade with the U.S. (more than 75 percent of our exports) now, more than ever, points to the harmonization of the continental transportation systems.

The consequences of restructuring and increased openness have a direct bearing on our departmental mandate. The reduced demand for final consumer products and services and the changes induced by economic restructuring all have a negative impact on the demand for freight and passenger transportation services. This has resulted in an overcapacity of capital and labour in the transportation marketplace. Because this overcapacity cannot be shed easily, carriers, particularly the airlines, face serious financial difficulties.

One of the challenges facing Canadian carriers is competition from U.S. transportation companies and routes. This competition, of course, affects much of the Canadian overseas import and export trades but it also has an influence on domestic long-haul routes and Canada - U.S. traffic. Because Canadian and U.S. producers are competing to serve the same markets, it is very important that Canadian carriers be allowed to provide their customers with competitively-priced transportation services.

Canadian carriers are fully aware of the market realities faced by their customers and have been attempting to cut costs and improve services by rationalizing operations through downsizing, mergers and alliances. Carriers are also shedding excess capacity where possible but poor market conditions for used aircraft, work force adjustment costs in labour contracts and regulatory restrictions on rail line abandonments are major obstacles. The precarious financial condition of many carriers, including both major rail carriers, has led to persistent pressure on the government to alleviate their burdens.

In summary, Canada's slow economic recovery is compounding the severe competitive pressures that confront the carriers. Transport Canada therefore intends to ensure its departmental policies, programs and regulatory/consultation processes improve, rather than reduce, the ability of the transportation sector to achieve greater efficiency.

2. Highlights/Priorities

The needs of the Canadian transportation industry are evolving rapidly and Transport Canada is making adjustments in policy and operations to meet the demands. The pressures which guide strategic decision-making for the future of transportation include the overall imperative to reduce the deficit, the unprecedented financial losses by carriers and changing trade patterns. Following are highlights of the Department's priorities in its goal to provide for a safe, environmentally sound, national transportation system in this new global economy:

A new **Transportation Policy Framework** is being developed to promote competitiveness through an integrated, adaptable and cost-efficient network of quality transportation services and infrastructure. The policy will also enhance the viability of transportation enterprises and protect a basic national system which meets the essential transportation needs of Canadians. A working group is reviewing the recommendations of the Royal Commission on Passenger Transportation and the National Transportation Act Review Commission (page 1-16) to develop a plan in response to the recommendations. A major review of freight (page 1-16) and port transportation policies (see page 1-17) has been undertaken. The Department also is reviewing its regulations and regulatory processes (page 1-15) and will justify those that must be retained for safety and security reasons. In addition, the Department intends to improve competitiveness by harmonizing regulations, standards and procedures with those of Canada's trading partners.

Transport Canada has also initiated a review of its functions to determine whether the Department is the most appropriate vehicle to carry them out or whether **privatization, commercialization or divestiture** would be more appropriate. While the policy making, regulatory (safety/security) and subsidy functions must remain in the Department, direct responsibility for some duties associated with building, maintaining and operating the infrastructure could be performed by others in the future. Work started several years ago on the divestiture of some functions best suited for others. For example, in 1992-93 four airports were transferred to Local Airport Authorities (page 1-20), and nine more airports are being actively considered for devolution.

An internal **review of the Department's administrative and functional activities** has also been completed. The review of services, practices and processes at headquarters and all regional offices should provide a qualitative and quantitative perspective on these activities and identify and substantiate opportunities for streamlining.

Increased **cost-recovery** remains an important priority to ensure equitable sharing of costs between users and taxpayers and to enhance efficiency (page 1-22).

Safety continues to be Transport Canada's highest priority. The Department's goal is to reduce risk of accidents and to minimize their consequences, to the fullest extent of our resources and technological know-how, and to ensure the security of transportation users from the threat of criminal or terrorist activities. Recommendations of the Commission of Inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Ontario continue to be implemented (page 1-19) and the shortage of air traffic controllers is being addressed (page 1-19). Aviation security measures are being adjusted to respond more cost-effectively to the current risk and threat. Railway security regulations and marine security legislation are also being developed.

Canada's competitiveness in the new global economy will have a bearing on the country's prosperity in the 1990s. A Canada - United States air transport agreement is expected to be finalized which will improve transborder air services (page 1-17). Amendments to the *Motor Vehicle Safety Act* and the *Motor Vehicle Tire Safety Act* have been completed and regulations will be developed to address importation of used motor vehicles under the Canada - United States Free Trade Agreement (page 1-22). In partnership with the provinces, the Department will pursue initiatives to improve management of the federal ferry program to respond to problems (page 1-17). As well, the Canadian Coast Guard will examine the harmonization of inspection programs under Port State Control initiatives (page 1-17).

Technological improvements will be used to assist the transportation industry in increasing competitiveness. Feasibility studies on a high-speed rail passenger service in the busy Quebec City-Windsor corridor will be completed in 1993-94 (page 1-17). In addition, Transport Canada is pursuing projects identified in the December 2, 1992, Economic and Fiscal Statement for a strategic capital investment initiative for transportation and high-technology infrastructure (page 1-16). There will be significant technological changes and improvements to the Air Navigation System to alter its structure and revolutionize the electronic infrastructure needed by system users. The implementation plan for a full range of improvements under the Canadian Coast Guard's short range aids strategic plan will be finalized in 1994 (page 1-18).

Protection of the **environment** is a priority issue for Canadians, the federal government and Transport Canada. With the expected proclamation of the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) and the continued application of the Environmental Assessment and Review Process (EARP), most of Transport Canada's activities are subject to environmental assessments (page 1-15). In addition, Transport Canada is developing an Environmental Pledge for 1994-95 under the Code of Environmental Stewardship to the government's overall environment goals (page 1-15). Issues being addressed under this code are glycol contamination (page 1-21), polychlorinated biphenyls (PCBs) (page 1-20) and underground storage tanks (page 1-21).

The Department also plans to introduce new regulations concerning motor vehicle emissions (page 1-21), consistent with the government's goals and the Canada/U.S. Air Quality Agreement. In addition, recommendations from the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability have been reviewed and are being implemented along with amendments to the *Canada Shipping Act* (page 1-18).

3. Initiatives/Update on Previously Reported Initiatives

Following is an elaboration by activity of initiatives planned for 1994-95 and an update of those initiatives appearing in past Part IIIs.

Department

Environment: With the expected proclamation of the *Canadian Environmental Assessment Act (CEAA)* and the continued application of the Environmental Assessment and Review Process (EARP), most of Transport Canada's activities are subject to environmental assessments. The assessments are intended to address all environmental concerns and establish the immediate and long-term environmental impacts of an activity or operation. One of the Department's largest initiatives in this respect is the environmental assessment and review of the proposed runway project at Pearson International Airport. The runway project received government approval in February 1993 since the work would have minimal environmental impact.

The Canadian Coast Guard's activities, including those under the *Navigable Waters Protection Act*, are also subject to assessment. Recent high-profile court decisions and the decision that the Act is binding on other government departments have increased the number of applications received by the Canadian Coast Guard. The volume is expected to double during the next two years.

In addition, the application of the EARP process to projects under federal-provincial highway agreements has become a major endeavour. By providing capital funds for provincial highway improvements, Transport Canada is considered to be the initiating department under EARP guidelines. Transport Canada is, therefore, responsible for conducting environmental assessments for all federal/provincial/territorial cost-shared projects. Resources assigned to the environmental assessment and review process in 1994-95 for the Department are \$1.9 million and 26 FTEs. The environmental assessment and review process has now been integrated into the regular operations of the Department and this initiative is complete.

The Code of Environmental Stewardship requires all federal agencies to incorporate environmental considerations into their operations and practices. Work has been done to identify environmental and operational deficiencies in all aircraft hangars. To date, a number of projects are under way including renovations within Aircraft Services' T-58 hangar at MacDonald-Cartier International Airport, Ottawa, to accommodate the relocation of the paint shop, replacement of the fire-suppression system, employee awareness and training programs, waste management studies, studies of alternative products and practices and the storage/disposal of aircraft fuel. The identification and integration of environmental considerations into departmental operations is now a part of regular operations and this initiative is complete aside from Airport initiatives which have major cost implications, such as PCB destruction, glycol contamination and underground storage tanks, discussed below.

Regulatory Review: In response to the February 1992 Budget, Transport Canada began a comprehensive review and public rejustification of its aviation, marine and surface regulations and its regulatory policy and process. Issues such as regulatory complexity, recommendations emanating from the Dryden Inquiry and international harmonization were also addressed. For example, Transport Canada Aviation and the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) have identified differences in the safety regulations, assessed their impact and discussed options for harmonization. Transport Canada Aviation's commitment to international harmonization is evident from the Activity's participation on the Federal Aviation Administration's aviation rulemaking advisory committee, especially in airworthiness, where the Department has participated on the international certification procedures task force and the work on aircraft maintenance engineer rules.

In addition, the Department established a federal/provincial/industry working group to provide input to the North American Free Trade Agreement (NAFTA) land transportation standard harmonization exercise. Improvements to regulations and regulatory policies and processes which will result in a smaller, more understandable, efficient, and flexible regulatory regime will be developed and promulgated to address immediate program requirements. This initiative was completed with Transport Canada's input to the review of government processes and the provision of a response to the Commons Finance Committee report on regulations and competitiveness.

Review of Administrative and Functional Processes: In the spring of 1993, a study was begun to identify the processes/practices not essential to the Department's mandate and to identify opportunities to reduce internal administrative and functional resources. Fourteen functions have been examined in detail and the review is expected to identify immediate and longer-term cost reductions. These numbers include significant savings from the implementation of the Integrated Departmental Financial and Material Management System (IDFS).

Strategic Capital Investment Initiatives (SCII): The strategic capital investment initiatives for transportation and high technology infrastructure has been under way since December 1992 in partnership with the provinces and private sector. The SCII transportation initiatives total \$810 million over five years. The Department is involved in more than 100 major international, interprovincial and local (intra-provincial) highway structures and about 2,000 kilometres of roads and highways. Transport Canada has established federal/provincial/territorial management committees which are responsible for the administration and management of these cost-shared agreements. The strategic capital investment initiatives program also includes \$100 million for the Microwave Landing System project (page 3-26) and \$125 million for the Jacques Cartier and Champlain Bridges.

Policy and Coordination

National Transportation Act (NTA) Review Commission and the Royal Commission on National Passenger Transportation: Economic regulatory reform was a major change in the way government does business. The government has been monitoring the impacts of regulatory reform through annual reviews by the National Transportation Agency. The *National Transportation Act*, which included provisions for a mandatory review five years after implementation, provided for the National Transportation Act Review Commission. Its report was tabled in March 1993. The Royal Commission on National Passenger Transportation was established to take a long-term look at national passenger transportation with a view to establishing a framework for passenger transportation in the next century. The Royal Commission report was released in November 1992. A departmental working group has been established to review the 200 recommendations of the two commissions' reports. Further analysis will be undertaken in 1994-95 to evaluate the impact of these recommendations in conjunction with the emerging policy directions and to initiate the legislative review process.

Integrated Surface/Freight Strategy: A modern, competitive transportation system to move goods must be based on an integrated approach to rail, trucking and marine freight through ports and the St. Lawrence Seaway. In 1993-94, a comprehensive analysis of the railway, motor carrier and marine modes was done to identify systemic problems in the integration of domestic and international freight services. Further analysis will be done in 1994-95 to evaluate the impact of these problems on shippers and the extent to which carriers are impeded in the provision of competitive transportation services. The extent to which government involvement through regulation, taxation, cost recovery, investment, subsidy and public ownership contributes to the problems will be evaluated. Transport Canada supports the alliance between Ports Canada, CN and CP Rail, and Canada Customs, "Advantage Canada", that promotes a coordinated seamless system of cargo transportation through Canadian gateways.

Port Policy: The Department will conduct a review of the ports system including rationalization and the establishment of common rules of investment.

Federal Ferry Program: In 1993-94 a new, 210 vehicle ferry entered service and related terminal improvements were completed on the Wood-Islands/Caribou route between P.E.I. and Nova Scotia (page 2-11).

High-Speed Rail: A feasibility study on a high-speed rail passenger service in the busy Quebec City-Windsor corridor will be completed in the spring of 1994. This follows the establishment in 1992-93 of a project management consortium. Component studies addressing the major areas of interest, such as routing, demand forecast and technology assessment, are under way. A final report with recommendations is expected in the spring of 1994. Costs of the \$6-million study are being shared equally by Transport Canada and the Québec and Ontario governments.

Canada - United States Bilateral Agreement: During the last several years, communities, businesses and other interest groups have lobbied for improved transborder air services. Our major airlines are very interested in a new agreement that would significantly expand their market opportunities. Canada emphasized (and the U.S. agreed in principle) that an open regime must be arrived at through phasing and with adequate safeguards for Canadian carriers to offset the considerable competitive and structural advantages of U.S. carriers. Following 12 rounds of negotiations in 1991-92, talks became stalled during the change of administrations in the U.S. It is hoped negotiations can be completed in 1994.

National Strategy for the Integration of Persons With Disabilities: The *National Transportation Act* was amended in June 1992 to expand the provisions for accessible transportation for travellers with disabilities. This initiative will be monitored through normal operations of the Transportation Policy and Financial Support sub-activity (page 2-15).

Substance Use: Following a review of policy and proposed legislation, an appropriate course of action will be determined.

Canadian Coast Guard

Asia/Pacific Port State Control Program: In 1993, the Canadian Coast Guard hosted the third preparatory meeting for the establishment of an Asia/Pacific Port State Control program. The meeting, attended by representatives of 19 countries, including Japan, Australia and China, continued work towards developing cooperative arrangements and unified procedures among the parties involved. The objective is to establish a memorandum of understanding governing the harmonization of inspection programs for foreign-flagged vessels. This program will complement Canada's participation in the European Port State Control memorandum of understanding and support the Pacific 2000 projects program. Further conferences are planned in 1994 and the program is expected to become operational in 1994.

Port State Control: In 1988, Canada and the United States entered into a Port State Control agreement with 14 European administrations to ensure that foreign vessels are seaworthy and do not pose a threat to Canadian workers, waters and the environment. Canada was required under the agreement to increase the level of ship safety inspections to 25 percent of foreign vessels calling at Canadian ports by 1991. This target was achieved and surpassed in 1992 by adding 12 additional surveyors and coordinating other activities. This initiative is complete.

Short-Range Aids Strategic Plan: A major, in-house study was launched in 1992 to examine all aspects of the short-range aids operation. The study involves identification of cost-reduction opportunities such as alternatives to existing preventive and corrective maintenance work on fixed and floating aids, new technology, program delivery in peak periods, levels-of-service application and inventory management. Previous initiatives to extend the time non-seasonal buoys can stay in position without major maintenance through the application of high-performance coatings and solarization have been extended to include selection of long-life mooring systems and development of longer-life lamps. Some 600 non-seasonal buoys are currently being converted to solar technology from primary batteries. Implementation plans for the full range of improvements will be finalized in 1994.

Fleet Restructuring Plan: The five-phase plan, initiated in 1992, calls for the redeployment of 10 ships between regions (two are left to be redeployed), removal of 10 ships from active service (four remain) and conversion of an additional 12 ships to the "lay-day" crewing system for greater efficiency, readiness and expanded multi-tasking capabilities (completed). Full implementation of the plan, now targeted for 1995, will result in significant, ongoing savings in Operations and Maintenance costs and a capital cost avoidance of some \$470 million.

Official Languages: In compliance with new Official Languages regulations, bilingual services are being expanded in the areas of maritime communications and communications with 'distinctively marked' Search and Rescue (SAR) vessels. Language training is progressing on schedule and is expected to be completed by the 1994 implementation date. Specific locations affected include Vessel Traffic Services (VTS) in Saint John, N.B.; radio stations in Cardinal, Ont., Sydney, N.S., and Stephenville, Nfld., and SAR operations in the Central, Maritimes and Newfoundland regions. Expected costs for this program are 128 full-time equivalents and \$8.4 million over three years.

Transportation Safety Board: The creation in 1990 of a multi-modal accident investigation board requires the Minister of Transport to respond to the recommendations within 90 days. A new organizational group has been established and partially staffed within the Canadian Coast Guard to review, challenge and prepare responses, conduct independent safety research and analysis and identify risks and potential safety deficiencies. Current requirements to staff this function fully call for an additional five full-time equivalents and \$0.35 million.

Marine Traffic Regulator (MTR) Ab-Initio Training Course: An ab-initio training course for MTRs was implemented at the Canadian Coast Guard College, Sydney, N.S., in May 1993 to support the national Vessel Traffic Services certification training program. This course inducts trainees at the high-school level for an extensive course of theoretical and simulation instruction prior to "checkout" at a VTS traffic centre. This specialized training program has a capacity to respond to a higher-than-average attrition rate for MTRs which ranges between five and 12 percent annually. This initiative is complete.

Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability: The government's final response to the November 1990 report of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability was made public in July 1993. Resources were approved and allocated from the Green Plan reserve for the government's costs to implement a management, oversight and monitoring role consistent with a government-industry partnership for improving Canada's marine spill response capability as outlined in the amendments to the *Canada Shipping Act*. This initiative has been integrated as part of normal operations and will, in future, be reported in the Canadian Coast Guard Section two of this document.

Implementation of Bill C-121: Amendments to the *Canada Shipping Act*, which received Royal Assent June 23, 1993, require potential polluters to prepare oil pollution emergency plans outlining how they will deal with spills from their vessels or facilities. Under this system, response to spills will be initiated by private-sector response organizations which are also required to prepare plans. Development of an implementation system is under way with the same target date - April 1995 - as the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Regulation number 26 (Shipboard Oil Pollution Emergency Plans).

Hazardous Materials Emergency Response Program: The Canadian Coast Guard is required under the *Canada Shipping Act* and the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* to respond to oil and hazardous-material spills from ships. A pilot project was initiated in the Maritimes region to test hazardous materials emergency response program plans and operations. This pilot project has just been concluded and results are being assessed to determine future action and resource implications for implementation of a national program.

Aviation

Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ontario - Implementation Project: The Dryden Commission Implementation Project and the Task Groups will continue to respond to, and implement the recommendations contained in the final report on the Air Ontario plane crash at Dryden, Ontario. The task groups are determining how to implement recommendations in the following areas: surveillance, cabin safety, airport operations (including ground handling and emergency response services), safety/service, operations, certification and approval process, flight watch/release system, and research and development.

Air Navigation System/Air Traffic Controller Plan: A shortage in the number of air traffic controllers was addressed through a staffing plan implemented in 1991-92. The air traffic controller staff levels have increased during 1993-94 as a result of a major commitment to recruitment, selection and training. The cost of this program for 1993-94 is \$42.5 million, of which \$16.4 million is to fund the staff increase, which is expected to be reached on schedule by June 1994.

Operational Fleet Plan (Aircraft Services): Work which began in 1989 and will continue for an additional of 7-10 years has been instrumental in correcting many serious deficiencies in the Department's aging aircraft fleet and in improving the inspector flight training program. Total cost of the project is estimated at \$132 million. The first phase now is complete and includes the transfer of three Bell 206 helicopters from the Canadian Coast Guard (February 1989); purchase of two Twin Otters (March 1989); disposal of three DC-3s (fall 1990); construction of a new flight technology training centre (February 1991); partial upgrade of the King Air simulator (March 1991); and the purchase of nine turbojet aircraft (June 1992). A contract was awarded to CAE in September 1992 for a Phase II turbojet simulator, which was delivered in the summer of 1993. The turboprop replacement phase, which includes the acquisition of 17 King Air C-90 aircraft, completion of the King Air simulator upgrade and the acquisition of a twin engine IFR helicopter are outstanding fleet plan recommendations which, due to the constraints on resources, have been re-programmed for future years.

Airports

Transfers: In 1994-95, discussions on the second round of airport transfers to Local Airport Authorities (LAAs) at a number of international and major domestic airports should be well advanced, subject to a positive policy review. The LAAs, which will be similar in structure to those at the international airports at Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal (Dorval/Mirabel) transferred in 1992 (\$64 million and 976 FTEs), would be independent, not-for-profit corporations. Transfers would be achieved under the terms of a long-term lease, sensitive to site-specific economic conditions, which would leave the government financially "no worse off" and would provide for government participation in revenues derived from value-added initiatives of the LAA. The airports for which transfers may be completed in 1994-95 are Winnipeg and Macdonald-Cartier (Ottawa) international airports, and Moncton and Thunder Bay airports. Transfer discussions will also be ongoing with local groups in Halifax, Windsor and Victoria. During 1994-95, the federal government will negotiate with the Government of the Northwest Territories for the transfer of the nine Arctic Class "A" airports in the Northwest Territories to be completed in 1995-96. Under the transfer of small airports program, sites that are not considered essential to the national civil aviation system would continue to be sold to local entities, or airport lands would be disposed of through the Department of Public Works and Government Services. During 1994-95, it is anticipated that the airports at Forresterville, Carp and St. Catharines, Ontario, and Red Deer, Alberta, would be transferred in this fashion.

Vesting: In response to industry concern over the government's proposed treatment of tenant-constructed buildings on airport land at lease expiry, a discussion paper outlining the Department's position on all vesting-related issues was forwarded to the aviation industry for comment in the summer of 1992. Policy proposals developed with industry and discussions with Treasury Board's bureau of real property management were incorporated into a draft document titled Letting of Real Property for Aviation Related Land. The many constructive suggestions on this document during a second round of consultation, combined with the additional flexibilities provided by the new federal real property regime, guided final changes to the policy wording before its implementation on July 1, 1993. A significant feature of the new policy provides the Department with an opportunity to extend the lease term for aviation tenants, where there is remaining economic life in the building and the use is consistent with other program objectives and airport planning. The provision will encourage tenants to maintain buildings to high standards thereby increasing the economic life of the building and, in turn, will relieve the Airports Group of the financial burden and liability which would otherwise be imposed at the end of the lease term if buildings were not adequately maintained. This provision, which encourages growth and certainty and rewards high-quality investment and re-investment, should also assist in attracting and retaining tenants. This initiative is complete.

Surplus Land Disposal: This initiative has been deferred for 12 to 18 months pending the completion of the Southern Ontario Airports Study. In addition, a full-scale review of alternatives for potential use of the land will be performed and provincial and municipal concerns will be examined.

PCB Destruction Project: A temporary PCB destruction facility is to be set up in Atlantic Canada with funding made available from Environment Canada. The facility will be in operation for approximately nine months and will be one of the few opportunities for Transport Canada to destroy PCBs in this region. Transportation and destruction of the contaminated material is estimated to cost \$700,000. A PCB destruction facility is also expected to be made available in London, Ont. in 1994-95, for destruction of PCB contaminated material in Ontario. Transportation and destruction of 200 drums of contaminated material is estimated at \$700,000. The exact costs of the projects will not be known until the destruction technology is selected, which is not expected until the end of the calendar year. It will be necessary to continue to maintain the 47 PCB storage areas across the country in accordance with Environment Canada regulations. The estimated cost for this work is \$250,000.

Vancouver Runway Project (Implementation of Environmental Assessment Commitments): In response to the report of the environmental assessment panel which considered Transport Canada's proposal to construct a third runway at Vancouver International Airport, the government committed to negotiate compensation with the Musqueam Indian Band for possible infringement of their use of Sea Island due to the construction and operation of the new runway, and to provide compensation for lost wildlife habitat. Negotiations were successfully concluded with the Musqueam Band in 1992-93 and \$5 million was paid to them. In addition, approximately \$3 million will be transferred to the Vancouver Local Airport Authority to cover costs of environmental mitigation promised by the government prior to the transfer of the airport and not included in the transfer arrangements. Discussions are continuing between Transport Canada and Environment Canada (Canadian Wildlife Service) concerning the replacement of wildlife habitat. It is expected that expenditures will be \$6 million in 1994-95 and \$3 million in 1995-96.

Glycol Pollution Mitigation: In the interest of flight safety, airlines now spray a heated glycol-based de-icing fluid on aircraft surfaces prior to takeoff in inclement weather. These fluids represent a potential hazard to aquatic life if they enter waterways. Transport Canada and Environment Canada have developed a guideline under the *Canadian Environmental Protection Act (CEPA)* to establish an allowable level of 100 milligrams of glycol per one litre of stormwater effluent. A review of existing water quality data has determined that seven Transport Canada-operated airports will require corrective measures and that a number of other sites will require additional water quality studies to determine if remedial measures are necessary. Responsibility for ensuring that this standard is not contravened will rest with the airlines, as will the costs of any required remediation. Transport Canada will be responsible for monitoring and analysis of stormwater runoff, at an approximate cost of \$400,000 annually. Transport Canada will also require de-icing/anti-icing service licences for glycol operators at all airports, based on the requirement of a mitigation plan being approved by the airport manager.

Underground and Above-ground Storage Tanks: Environmental contamination due to leaking tanks has been found at airports. It is necessary to replace or upgrade these older tanks and remediate soil and groundwater where leaks have occurred. The estimated cost of replacing and upgrading storage tanks will be approximately \$0.9 million in each of the next four years. In addition, the estimated cost for leaking-tank cleanup is \$2 million in 1994-95.

Surface

Motor Vehicle Test Centre: On June 14, 1993, the government announced its intention to proceed with privatization of the Motor Vehicle Test Centre and contract out its motor vehicle testing. A financial adviser has been selected to develop a bid package and determine interest in the test centre.

Motor Vehicle Safety Act: A revised *Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8)* received royal assent on May 6, 1993 and proclamation is expected in the summer of 1994. Revised motor vehicle safety regulations, motor vehicle tire safety regulations and others addressing equipment for use in the restraint of children and persons with disabilities persons will be in place at or near the time of proclamation. New safety and emission standards will be based on the revised legislation. The Act has specific clauses addressing vehicles imported under the Canada - U.S. Free Trade Agreement, which will be reflected in the initial revised regulations. Emission standards for 1996 and later vehicles will include the Act's phase-in, emission credit and foreign government certification provisions. Technical standard documents, as described in the Act, will allow new standards to be adopted in Canada as soon as they are adopted in any other country. These changes will allow Canada to match the most stringent national vehicle safety and emission standards in the world.

Importation of Used Motor Vehicles from the United States: The feasibility study into the legislation and certification options of recertifying non-complying U.S. vehicles that have been modified to meet all applicable Canadian standards was completed. It was decided to proceed with the option of a private-sector national registrar, working under contract to Transport Canada with a network of authorized certifiers reporting to the registrar. Fees will be charged for inspection and certification. Regulations are under development and tendering is under way to select the national registrar.

Departmental Administration

Motor Vehicle Pooling: The motor vehicle pooling project reviewed current fleet management practices to determine the most efficient and effective methods of managing the Department's vehicle fleet. As a result of this review, the Department will extend the commercialization of the fleet management services to the entire fleet of cars and light trucks by March 31, 1994. A transportation management concept, which calls on the disposal of all vehicles not dedicated to 24-hour operational safety and security, is to be implemented in all regional offices during 1994-95.

Universal Job Evaluation Plan (UJEP): The conversion which was to occur in the last half of 1994 or early 1995, has been delayed one year and will not start until April 1995. This delay was mainly due to the restructuring of government departments.

Cost Recovery: Initiatives to increase revenues are being pursued. Increases in fees and charges help to reduce the burden on the general taxpayer by shifting more of the transportation infrastructure cost to the users, who benefit most directly from the facilities and services provided.

4. Program Effectiveness

Transport Canada measures effectiveness of its programs and activities through evaluation studies. Decisions about what should be evaluated take into account the Department's strategic priorities, senior management concerns, central agency needs, Auditor General reports, and the results of previous internal audits and evaluations.

1. Evaluation Results

Marine Search and Rescue (SAR)

The evaluation study found that program benefits exceeded costs for most SAR vessels. It also found that clients were very satisfied with Canadian Coast Guard service. Recommendations called for improvements to an already solid program. They focused on cost-recovery, operations, volunteers, safety promotion, and SAR incident information systems.

Air Transportation Security

Available evidence points to a low risk situation in Canada. However, improvements are possible to the methodologies for determining what security measures are appropriate for different situations.

Railway Grade Crossing Improvement

The evaluation study concluded that there is a continuing need for the Grade Crossing Improvement Program. It helps prevent accidents, and therefore saves lives. It does this in a cost-effective way, although some types of upgrades are more cost-effective than others.

Public Perception of Transportation Safety

Focus group studies provided the Department with a better understanding of public perception of transportation safety. Participants expressed confidence in government's safety activities and in the overall safety of Canadian transportation. Safety of road travel was a priority. Safety of foreign air carriers was also a concern. The report recommends that the Department conduct regular public opinion surveys. The results would help improve risk management, public education and program performance monitoring.

Department Regulatory Review

In response to the February 1992 budget, Transport Canada undertook a review and public rejustification of its aviation, marine and surface regulations. The Department found that, overall, its regulatory regime has a positive impact on public safety and the environment without putting significant constraints on competitiveness. It identified many useful improvements to regulations and regulatory policies and processes which will result in a smaller, more understandable, efficient and flexible regulatory regime.

2. Preparatory Studies and Current Initiatives

A number of preparatory studies are under way on ship safety, transportation of dangerous goods and internal communications.

The first phase of an evaluation of the Department's capital program has been completed. Future research will focus on ways of coping with capital demands during a time of fiscal restraint.

In progress are an evaluation of the National Safety Code for commercial truck and bus operations and an evaluation of railway safety.

C. Financial Summaries

1. Financial Overview

Figure 1-4 provides a graphic overview of the five-year trend in departmental expenditures, and all data have been adjusted to a common, 1994-95, constant dollar basis.

Figure 1-4.: Performance by Expenditure Category (1994-95 Constant Dollars)

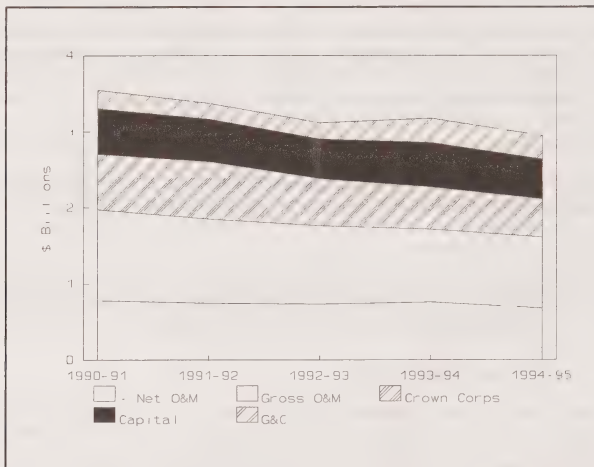


Figure 1-4 demonstrates the decrease in the Department's net expenditures during the past several years. What is worth noting with respect to the reductions in gross operating expenditures over the years, is the decrease in the amount which is funded from revenues. The continuation of the recession and accompanying revenue decrease resulted in Transport Canada facing serious resource shortfalls. As well, government-wide expenditure reductions have required the Department to withdraw non-critical services and to reexamine its ways of doing business. Additional cost-cutting and revenue generating initiatives are being examined, however these will take time to implement. The decreasing trend in Crown corporation expenditures reflects the government's policy of encouraging Crown corporations in moving towards self-sufficiency. Grants and contributions are the only expenditure area in which an increase has occurred in recent years. This increase results from agreements with provinces for infrastructure projects under the Strategic Capital Investment Initiatives program.

2. Financial Requirements for 1994-95

Figure 1-5.: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast ¹ 1993-94			
	Expenditures	Revenue Credited to Vote	Net Expenditures	Net Expen- ditures	Change	For Details See Page
Policy and Coordination	803,899	-	803,899	836,468	(32,569)	2-2
Canadian Coast Guard	619,487	26,537	592,950	680,920	(87,970)	2-17
Aviation	870,372	602,916	267,456	270,298	(2,842)	2-39
Airports	421,800	285,002	136,798	139,403	(2,605)	2-56
Surface	47,669	310	47,359	47,863	(504)	2-63
Departmental Administration	180,604	16,400	164,204	184,621	(20,417)	2-78
Total Program	2,943,831	931,165	2,012,666	2,159,573	(146,907)	
Human Resources ² (FTE)			19,695	19,379	316	

1. The 1993-94 Forecast data, in this and all subsequent similar multi-year comparative schedules, is based on information available to management as at 30 November, 1993.

2. See Figure 3-2, page 3-2, for additional information on human resources.

Explanation of Change: Total financial requirements for 1994-95 are \$146.9 million, or 6.8% less than the 1993-94 forecast expenditures. The decrease is a result of the following:

Budgetary

\$ Millions

- **Gross Operating:** increase mainly in Aviation due to the winding down of the Air Traffic Controller Staffing Plan (page 2-39) and throughout the Department for expenditure restraint programs. (59.0)
- **Capital:** decrease mainly in Canadian Coast Guard as a result of the advancement of funds into 1993-94 for the Terry Fox vessel (page 2-17) and in Policy and Coordination with respect to the Northumberland Ferry (page 2-2). (44.7)
- **Grants and Contributions:** decrease in Airports mainly due to the completion of the Nouveau Québec program (page 2-56), offset by an increase in Policy and Coordination for various cashflow changes including an increase as a result of highway projects under the Strategic Capital Investment Initiatives program (page 2-2). (2.2)
- **Vote-Netted Revenue:** increase in Aviation due to a rise in the Air Transportation Tax (page 2-39), offset by decreases in Airports relating to the sale of chattels to Local Airport Authorities (page 2-56) and in Canadian Coast Guard relating to the sale of the CCGS *John Cabot* (page 2-17). (2.5)
- **Crown Corporations:** decrease mainly in Policy and Coordination for reductions in VIA Rail (page 2-2) and in Canadian Coast Guard for Canarctic Shipping and the Pilotage Authorities (page 2-18). (38.5)

Full-time equivalents

- increase mainly in Canadian Coast Guard for marine environmental services (page 2-18) and in Aviation for the hiring of additional inspectors in response to the Commission of Inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Ontario (page 2-39), and throughout the Department for students.

316 FTE

3. Explanation of 1993-94 Forecast

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast is \$52.7 million or 2.5% more than 1993-94 Main Estimates of \$2,106.9 million. The difference is explained by the following:

Budgetary

\$ Millions

- **Gross Operating:** increase in Airports mainly due to the allocation of savings resulting from the transfer of airports and the allocation of funding to cover revenue shortfalls (page 2-57), partially offset by expenditure reduction initiatives throughout the Department. 39.9
- **Capital:** increase due mainly to the arbitration award for the vessel modernization of the *CCGS Louis St-Laurent* (page 2-18), partially offset by various decreases including in Aviation due to slippage in Major Capital Projects. 1.2
- **Grants and Contributions:** decrease mainly in Policy and Coordination due to delays in signing provincial agreements under Strategic Capital Investment Initiatives (SCII), the deferral of the Lucy Maude Montgomery Ferry Vessel project and the acceleration in 1992-93 of the Route du Nord project under the Québec ERDA (page 2-3), offset by an increase in Airports mainly relating to the signing of the Nouveau-Québec Agreement (page 2-57). (20.2)
- **Vote-Netted Revenues:** decrease mainly in Aviation due to reduced Air Transportation Tax as a result of a slower economic recovery than anticipated (page 2-40). 12.6
- **Crown Corporations:** increase mainly in Policy and Coordination due to the provision of remote service operations by VIA Rail (page 2-3) and in Canadian Coast Guard for operating deficits by Pilotage Authorities (page 2-18). 19.2

Full-time equivalents

- decrease throughout the Department mainly associated with restraint measures.

(30 FTE)

4. 1992-93 Financial Performance

Figure 1-6.: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)		1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Policy and Coordination	823,004	800,814	22,190	2-4
Canadian Coast Guard	605,369	645,842	(40,473)	2-19
Aviation	290,097	290,646	(549)	2-41
Airports	76,335	43,460	32,875	2-58
Surface	44,306	50,409	(6,103)	2-64
Departmental Administration	161,416	147,392	14,024	2-81
	2,000,527	1,978,563	21,964	
Non-Budgetary				
Policy and Coordination	20,000	20,000	-	
Total Program	2,020,527	1,998,563	21,964	
Human resources*(FTE)	19,124	20,355	(1,231)	

* See Figure 3-2, page 3-2, for additional information on human resources.

Explanation of change: The authorized level of budgetary spending in 1992-93 was increased to \$2,041,325 million through Supplementary Estimates. The revised authority by type of expenditure is displayed on page 1-7 of this document in the figure entitled "Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts". The difference between Actual expenditures and original Main Estimates is attributed to the following major factors:

Budgetary	\$ Millions
<ul style="list-style-type: none">Gross Operating: decrease mainly as a result of the airport transfers (page 2-58), expenditure restraint programs and new pension legislation.	(81.5)
<ul style="list-style-type: none">Capital: decrease mainly due to airport transfers (page 2-59) and departmental expenditure restraint programs.	(118.1)
<ul style="list-style-type: none">Grants and Contributions: increase mainly in Policy and Coordination for highway contributions (page 2-4), partially offset by a decrease in Airports as a result of delays in the Nouveau Québec contribution (page 2-59).	3.5
<ul style="list-style-type: none">Vote-Netted Revenues: decrease mainly as a result of the airport transfers (page 2-59) and in Aviation for the Air Transportation Tax as a result of a slower economic recovery than expected (page 2-41).	198.5
<ul style="list-style-type: none">Crown Corporations: increase in Policy Coordination relating mainly to Canada Ports Corporation for the Alouette project, the St. Lawrence Seaway Authority for the Valleyfield Bridge and VIA Rail for remote services, offset by a decrease to Marine Atlantic and Jacques Cartier and Champlain Bridges due to cost savings (page 2-5) and an increase in Canadian Coast Guard relating to the Canarctic Shipping Company Limited and to the Pilotage Authorities (page 2-20).	19.6

Full-time equivalents

- decrease due mainly to airport transfers (page 2-59), departmental restraint programs and deferral of staffing actions.

(766 FTE)

Section II Analysis by Activity

A. Policy and Coordination

Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services to provide secretariat services for the Minister and Deputy Minister.

Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of non-operational and multi-modal transportation policy. Financial support and policy analysis is provided for Crown corporations. Transfer payments are provided to support various transportation initiatives such as the Economic Regional Development Agreements (ERDA's), highway programs and the private and provincial ferry operators.

There are four sub-activities which include: Strategic Policy and Analysis, Research and Development, Transportation Policy and Financial Support, and Direction and Coordination. Regional Offices are located in St. John's, Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Edmonton and Vancouver.

Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 39.8% of the Department's net total 1994-95 expenditures and 1.7% of the total human resources.

Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Strategic Policy and Analysis	4,627	43	4,700	43	(73)	-
Research and Development	13,792	48	14,122	48	(330)	-
Transportation Policy and Financial Support	770,011	93	803,892	93	(33,881)	-
Direction and Coordination	15,469	154	13,754	139	1,715	15
	803,899	338	836,468	323	(32,569)	15
CRF Revenues	45,000		45,000		-	

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$32.6 million or 3.9% lower than the 1993-94 forecast. The decrease is a result of the following factors:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- increase due to additional funds allocated for the Environmental Assessment and Review Process. 1.3

Capital:

- decrease due to a change in cashflow for the Northumberland Ferry and Terminal Facilities project. (9.7)

Grants and Contributions:

- increase mainly in the Grant to B.C. for ferry and coastal freight and passenger services due to inflation (\$0.6 million), the New Brunswick Highway Improvement Program (\$4.2 million) and the Strategic Capital Investment Initiatives (\$17.5 million) due to cashflow changes in the Grade Separation at Henri-Bourassa Boulevard due to program start-up (\$5.0 million), offset by decreases in the P.E.I. Cooperative Agreement due to completion of program (\$3.8 million), Newfoundland Regional Trunk Roads (\$2.0 million) and Newfoundland Trans Canada Highway (\$5.0 million) due to acceleration of construction, Nova Scotia Highway Improvement Program due to cashflow changes (\$7.9 million), Victoria Bridge (\$1.0 million) and ICAO 50th Anniversary Celebrations (\$0.7 million) due to cashflow changes and miscellaneous decreases (\$1.6 million). 5.3

Crown Corporations:

- **VIA Rail Canada Inc.:** decrease due to continuation of ongoing reductions in the funding levels as mandated by government. (28.7)
- **Canada Ports Corporation:** increase due to funding for the redevelopment of facilities at Baie des Ha! Ha!. 0.1
- **St. Lawrence Seaway Authority:** increase due to funding for the Valleyfield Bridge project in 1994-95. 2.0
- **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increase for the ongoing maintenance program requirements. 0.2
- **Marine Atlantic Inc.:** decrease due to increased efficiencies leading to lower levels of required funding (3.1)

Full Time Equivalents

- increase to fund EARP activities in the Department (26 FTE) offset by planned decrease for students (11 FTE). 15 FTE

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast is \$12.8 million or 1.5% lower than the 1993-94 Main Estimates of \$849.3 million. The difference is explained by the following major items:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease due to reductions as a result of restraint programs. (2.2)

Capital:

- increase due to acceleration of Northumberland Ferry Vessel and Terminal Facilities project. 2.1

Grants and Contributions:

- decreases in the Intercolonial P.E.I. Provident Fund (\$1.3 million) due to funding by Canadian National, Ferry/Coastal Freight and Passenger Services (\$5.9 million) due to the decision to defer the Lucy Maude Montgomery Ferry Vessel project, Québec ERDA (\$8.6 million) due to acceleration in the Route du Nord project in 1992-93 and Strategic Capital Investment Initiatives (\$24.0 million) due to delays in signing of individual provincial agreements, offset by increases in Hopper Car Leasing (\$1.5 million) due to the reinstatement of December 1992 Economic Statement Reduction, Newfoundland Trans Canada Highway (\$5.0 million), Newfoundland Regional Trunk Roads (\$2.0 million) and Nova Scotia Highway Improvement Program (\$2.9 million) due to acceleration in construction, and Henri-Bourassa Boulevard (\$1.0 million) due to acceleration of the project and miscellaneous other increases (\$1.7 million). (25.7)

Crown Corporations:

- **Marine Atlantic Inc.:** amount transferred for the use of the Laurentian Pilotage Authority. (1.5)
- **VIA Rail Canada Inc.:** increase for the provision of remote services operation. 16.3
- **Canada Ports Corporation:** increase in facility maintenance requirements at Baie des Ha! Ha! 0.2
- **St. Lawrence Seaway Authority:** delay in claim settlements with Hydro Québec pertaining to construction costs of the Valleyfield Bridge. (2.0)

Full-time equivalents:

- increase due to inclusion of students as Full-time equivalents. 12 FTE

Figure 2-2: Estimated 1994-95 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Total Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Crown Corporations	
Strategic Policy and Analysis	4,627	-	-	-	4,627
Research and Development	13,792	-	-	-	13,792
Transportation Policy and Financial Support	8,579	2,638	260,226	498,568	770,011
Direction and Coordination	15,327	142	-	-	15,469
	42,325	2,780	260,226	498,568	803,899

Past Financial Performance

Figure 2-3: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Budgetary						
Strategic Policy and Analysis	6,113	51	7,851	55	(1,738)	(4)
Research and Development	13,568	47	14,517	48	(949)	(1)
Transportation Policy and Financial Support	789,489	88	763,129	87	26,360	1
Direction and Coordination	13,834	126	15,317	132	(1,483)	(6)
	823,004	312	800,814	322	22,190	(10)
Non Budgetary						
Canada Ports Corporation						
Interport Loan Fund	20,000		20,000		-	
	843,004		820,814		22,190	
CRF Revenues	63,110		125,747		(62,637)	

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$22.2 million or 2.7% higher than projected in 1992-93 Main Estimates. The major causes for this increase are as follows:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease due to restraint programs. (4.4)

Capital:

- decrease due to reduced spending on construction of Northumberland Ferry Vessel as a result of project rescheduling. (1.4)

Grants and Contributions:

\$ Millions

• increases in Newfoundland ERDA (\$3.8 million) due to acceleration in construction, Québec ERDA (\$7.7 million) due to advancement of Route du Nord project, Newfoundland Trans Canada Highway Agreement (\$4.0 million) due to acceleration in construction, High Speed Rail (\$2.0 million) due to establishment of study to investigate the possibility of a rail corridor between Quebec and Windsor, Canadian Trucking Research Institute (\$1.1 million) for the creation and operation of the institute, and Canadian Co-op of Independent Truck Owner/Operators (\$1.4 million) to establish a two-year program for the creation of a buyer's cooperative, offset by decreases in the Nova Scotia Highway Improvement Program (\$3.7 million) due to the delay in awarding tenders pending completion of environmental assessment and miscellaneous other decreases (\$0.9 million).	15.4
--	------

Crown Corporations:

• Marine Atlantic Inc.: decrease due to cost savings in operations and delays due to ice conditions in start up of Labrador coastal services.	(9.2)
• VIA Rail Canada Inc.: increase due to remote services costs, partially offset by cost reductions.	4.4
• Canada Ports Corporation: increase due to a previous delay in the start-up of the rail loading dock which was part of the infrastructure for the Port of Alouette.	10.1
• St. Lawrence Seaway Authority: increase due to Transport Canada's share of the costs associated with the rehabilitation of the Valleyfield Bridge.	8.4
• Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.: decrease due to an under-expenditure in maintenance and normal bridge operations such as snow removal and salting.	(1.1)

Full-time equivalents

• decrease due to restraint programs.	(7 FTE)
---------------------------------------	---------

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following program outcomes account for most of the human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Policy and Coordination Activity resources include:

- timely development of corporate plans, policy and legislation;
- timely financial assistance that fosters improvements in the transport sector;
- timely review and recommendation of Crown Corporations corporate plans;
- properly monitored and managed subsidization of rail passenger services, grain and coastal/ferry transportation, economic development schemes, road safety and efficient traffic flow and select other transport-related interests; and
- technological innovation in support of Transport Canada's policy operations and regulation and in support of the transportation sector as a whole.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- timeliness of grants and contributions or subsidy payments that are dependent on recipients' compliance with prescribed terms and conditions;
- policy direction from Ministers; and
- the December 1992 Economic Statement which subjected most Grant and Contribution programs to a 10% reduction for 1993-94 and 1994-95 (programs for persons with disabilities were exempted) and the April 1993 Budget which added further reductions for 1995-96.

Strategic Policy and Analysis

Figure 2-4 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-4: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Operating	4,627	4,700	6,113	6,952	7,659
Full-time equivalents	43	43	51	51	53

The Strategic Policy and Analysis sub-activity is responsible for providing statistics, forecasts, economic analysis and economic research which are essential for informed departmental policy, planning and resource decisions. The functions which are carried out include:

- acquisition of data and maintenance of data bases for all transportation modes;
- providing traffic forecasts for use in Transport Canada's policy, operational and budgetary decisions;
- undertaking economic analysis of current and emerging transportation issues; and
- supporting policy development with timely economic analysis and advice on operational and strategic policy issues.

The work is carried out principally through the use of in-house personnel. Expertise is maintained in data analysis, transportation demand forecasting, computer modelling and economic analysis. There is close collaboration on data collection with Statistics Canada and the National Transportation Agency to enhance transportation databases, avoid duplication and minimize the reporting burden on industry.

The output from this sub-activity consists of data and information used in policy and planning decisions. A major initiative during 1993 was support to development of an integrated surface freight strategy. Quantitative data and analysis were produced to aid in key decisions regarding various elements of the strategy. The integrated strategy takes a comprehensive approach toward resolution of issues related to road, rail and intermodal transport of freight traffic throughout Canada and across our borders to export markets. The impact of taxation on transportation, particularly in the rail mode, received special attention in this work in response to expressions of concern from stakeholders.

Modelling and forecasting expertise was provided in support of the Québec, Ontario and Transport Canada feasibility study of high speed rail in the Windsor-Quebec Corridor. Marine freight forecasts continued to be prepared for policy applications as well as for Canadian Coast Guard operating decisions and facility planning. Similarly, short and long term air forecasts were produced, for example, for use in projecting departmental revenues, for airport and airspace planning, for air traffic services workload analysis and the recruitment of air traffic controllers. The air traffic forecasts provided the basis for the environmental assessments which were critical to major expansions at Vancouver and Lester B. Pearson International Airports.

In addition, quantitative analysis is provided to aid in the resolution of current and strategic policy issues, and to assess short and anticipated long-term transportation system policy alternatives.

Research and Development

Figure 2-5 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-5: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Operating	13,792	14,122	13,568	14,877	17,974
Full-time equivalents	48	48	47	45	46

Note: Grants and contributions which had previously been displayed under the Research and Development sub-activity are now displayed under the Transportation Policy and Financial Support sub-activity.

The Department's Research and Development (R&D) effort is directed towards meeting the Department's and the transportation sector's needs for technological innovation. The strategic objectives of the sub-activity are to enhance the safety and security in the transport mode, to improve the efficiency of Transport Canada's operations, to increase the productivity and system competitiveness of the Canadian transportation sector, and to contribute to the equity and accessibility of transportation services. R&D activities also include the Energy R&D program, the R&D component of the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities, and joint cost-shared projects with funding support from other activities, industry or the provinces.

Projects are contracted to a variety of organizations, mostly in the private sector and these concern all transportation modes, systems and technologies. The core R&D undertakings are intended to provide the basis for the technical innovation that will allow the Department to meet the challenges of the future including policy, regulation and operational aspects.

The Transport Development Centre (TDC), located in Montreal, provides Transport Canada's core of technological expertise and R&D project management capability. Organized into five research divisions, TDC's staff of engineers, ergonomists, planners and economists are responsible for formulating, managing, and reporting on projects concerning all transportation modes and all stages of the innovation cycle - from concept development to demonstration and deployment. TDC maintains close working relations with the transportation community to ensure the most efficient use of R&D resources, and the successful transfer and deployment of the results of its R&D program to benefit the nation's transportation system.

The direction of the Central R&D Program is derived from related federal and departmental priorities and policies as outlined in Corporate Directions 1993. Current strategic objectives addressed by the central R&D program are:

- safety and security of the transportation system (including flight safety, motor vehicle safety, marine safety, rail safety and civil aviation security);
- effectiveness in meeting transportation needs at least cost;
- efficiency of departmental operations and of the transportation system (including air navigation systems, human factors and energy efficiency);

- protection of the physical environment from the impact of the transportation system (including the transportation of dangerous goods, marine oil spill containment/cleanup, and vehicle emissions); and
- improved service for all Canadians, including those with disabilities (including accessibility for elderly and disabled persons).

A sample of some of the performance highlights of TDC's research activities in 1993-94 include:

• **Accessible 14 metre intercity coach**

A long-term development project has resulted in the world's first fully accessible bus designed for regular scheduled service. The coach provides complete accessibility for elderly and disabled travellers as well as the amenities of a luxury highway coach. Almost two metres longer than standard size, it can accommodate both a built-in wheelchair lift and an accessible washroom and still operate economically.

• **PASS - Performance Analysis Software System**

A Performance Analysis Software System (PASS) has been developed as a predictive maintenance technique for shipboard machinery. PASS could become a major diagnostic tool for the Canadian Coast Guard and commercial shipping, reducing operating costs and increasing the reliability of equipment.

• **HELP - Heavy Vehicle Electronic Licence Plate**

TDC is involved in a major demonstration of Heavy Vehicle Electronic Licence Plate (HELP) technology at two highway inspection sites in British Columbia. The project integrates HELP technology for automatic vehicle identification with classification, weigh-in-motion, and communication technologies in a system that allows trucks in compliance with regulations to bypass weigh stations, thus reducing fuel consumption, vehicle wear, and pollution from exhaust emissions.

• **Visual Communication Network**

The Visual Communication Network (VCN) has been developed to make subway travel more accessible for those with auditory or visual impairments. The VCN uses LED panels and an advanced PA system to provide visual and auditory information on emergencies, subway stops, bus connections, weather, and special events, and remains operational during power failures.

• **STRATUS**

TDC is developing an aviation weather forecasting system, STRATUS, that promises to improve the accuracy of airport weather forecasts and reduce the workload of aviation meteorologists. The project was recently recognized for team effort between industry and government with an award of excellence for the management and use of information technology.

The R&D program's highest priority is support of departmental operations (long-term applications R&D) and strategic policy objectives (sector-directed R&D). Activities relating to technology monitoring and assessment (exploratory R&D) and technology transfer are to be accommodated where resource and scheduling constraints permit. Specific thrusts or "product lines" for R&D activities and projects for the planning period are listed in Figure 2-6.

Figure 2-6: Research and Development Thrust for the Planning Period (1994-96)

<u>Long Term Applications R&D</u> (by Activity)	<u>Thrusts</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Aviation • Airports • Security (Departmental Administration) • Marine • Surface 	<ul style="list-style-type: none"> • Flight Safety • Environmental Protection • Explosive/Weapon Detection • Environmental Protection • Search and Rescue • Navigation on ice • Rail Safety • Heavy Motor Vehicle Safety • Air Navigation Systems • Operation Planning Models • Marine Safety • Ship Regulations • Ship Automation • Shipboard Navigation Systems • Transport of Dangerous Goods Safety
<u>Sector-Directed R&D</u>	<u>Thrusts</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Energy/Environment • Transportation Accessibility • Road Cooperative R&D (with TAC* and CUTA*) • Rail Cooperative R&D (with RRAB*) • Marine Cooperative R&D • Aviation Cooperative R&D (with CASI*) • Regional Development 	<ul style="list-style-type: none"> • Efficient Use/Emissions • Transport Oil/Gas/Coal Environmental Protection • Vehicle/System Access • Communication/Orientation/Technical Aids • Infrastructure Technology • Intercity Bus Technology • Urban Transit Technology • Technology Assessments (e.g. safety, environment) • Technology Assessments (e.g. Ship manoeuvrability) • Technology Assessments (e.g. de-icing fluids) • Canada/Québec Economic and Regional Development Agreement (ERDA) • Alternative Fuels/Emissions • Safety Standards • Truck Technology • Advanced Vehicle/Highway
<u>Exploratory R&D (Technology)</u>	<u>Thrusts</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Artificial Intelligence • Micro-electronics • Advanced Materials • Human Factors • Biotechnology 	<ul style="list-style-type: none"> • Voice Recognition • Knowledge Based/Expert Systems • Monolithic Microwave Integrated Circuits • Satellite Based Location/Navigation/Communication • Transport Applications • Ergonomics/Fatigue/Operator Interface • Waste/Oil Degradation • Neural Networks • Non-destructive Testing

* TAC: Transportation Association of Canada
 CUTA: Canadian Urban Transportation Association
 RRAB: Railway Research Advisory Board
 CASI: Canadian Aeronautics and Space Institute

Transportation Policy and Financial Support

Figure 2-7 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-7: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Budgetary					
Operating	8,579	8,532	8,255	8,552	8,606
Capital	2,638	12,304	37,354	13,371	152
Grants and Contributions*	260,226	254,957	165,527	149,346	167,330
	271,443	275,793	211,136	171,269	176,088
Payments to Crown Corporations					
Marine Atlantic Inc.	127,774	130,893	131,277	127,233	143,947
VIA Rail Canada Inc.	330,938	359,667	366,315	434,950	441,484
Canadian National Railways	-	-	3	9	16
Canada Ports Corporation	875	775	11,800	83,574	20,008
St-Lawrence Seaway Authority	2,000	-	37,429	28,700	27,300
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	36,981	36,764	31,529	26,376	27,934
Total Crown Corporations	498,568	528,099	578,353	700,842	660,689
Total Budgetary	770,011	803,892	789,489	872,111	836,777
Non-Budgetary					
Canada Ports Corporation Interport Loan Fund	-	-	20,000	30,000	-
Total Non-Budgetary	-	-	20,000	30,000	-
	770,011	803,892	809,489	902,111	836,777
Full-time equivalents	93	93	88	85	82

* Grants and contributions which had previously been displayed under the Research and Development and Direction and Coordination sub-activities are now displayed under the Transportation Policy and Financial Support sub-activity.

The resources of this sub-activity for 1994-95 are expected to be directed 64.7% to Crown corporations, 33.8% to grants and contributions in support of transportation objectives and 1.5% towards administrative overhead, control and coordination as well as capital expenditures for new ferry terminal facilities. The resources of this sub-activity are directed to the support of a national transportation system consistent with a competitive economy and the achievement of Canada's goals.

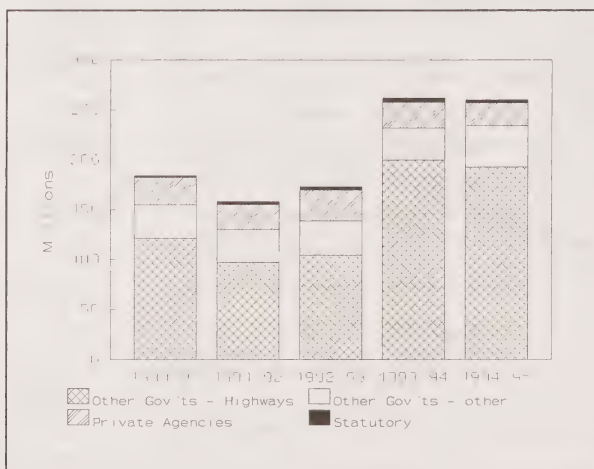
In 1993-94, a major initiative was completed regarding ferry fleet replacement. A new 210 vehicle ferry, and related terminal improvements entered service on the Wood-Islands/Caribou route. A review of the ferry rate structure was completed and recommendations were developed to improve performance in terms of capacity/demand management. In 1994-95, the Department will continue cooperative efforts with the provinces and the ferry operators to improve the ferry transportation system, in conjunction with the development and implementation of the Department's Comprehensive Action Plan.

In 1994-95, the Department will be assessing the current air policy and the airline industry structure and its financial state, with the view to devising appropriate government responses that will shape new air policy. Consultations will be conducted to take into account a broad range of stakeholder interests and to ensure the viability and competitiveness of Canada's air transportation system.

The Department established a government (federal/provincial) industry working group to provide input to the North American Free Trade Agreement (NAFTA) land transportation standard harmonization exercise, in which the Department is participating with the U.S. and Mexico. The Department is also pursuing greater harmonization of interprovincial trucking regulations in part through the initiative to reduce barriers to internal trade (led by federal and provincial trade ministers).

Figure 2-8 illustrates transfer payments by class of recipient over a five year period.

Figure 2-8: Grants and Contributions by Recipient (1994-95 Constant Dollars)



The increased percentage of grants and contributions starting in 1993-94 results from the Strategic Capital Investment Initiative for highways projects totalling \$140.0 million, announced in the December 1992 Economic Statement. A detailed listing of grants and contributions payments are provided on page 3-29, Figure 3-12.

In terms of financial planning and accountability, Crown corporation activity is governed by specific sections of the *Financial Administration Act* (FAA). Under the FAA, each Crown corporation is required to submit an annual Corporate Plan (Chapter F-11, Part X, 122). The Corporate Plan consists of: mandate and objectives for the corporation; goals for the planning period as well as strategies by which to achieve them; the corporations expected performance for the planning year; and, detailed operating and capital budgets. Corporate Plans are reviewed by departmental officials prior to Treasury Board and Ministerial approval. A corporate plan summary is then provided for Parliamentary review and approval. Crown corporations are also obliged to submit audited annual financial statements.

Figure 2-9 lists the Crown Corporations and their related purpose or objectives.

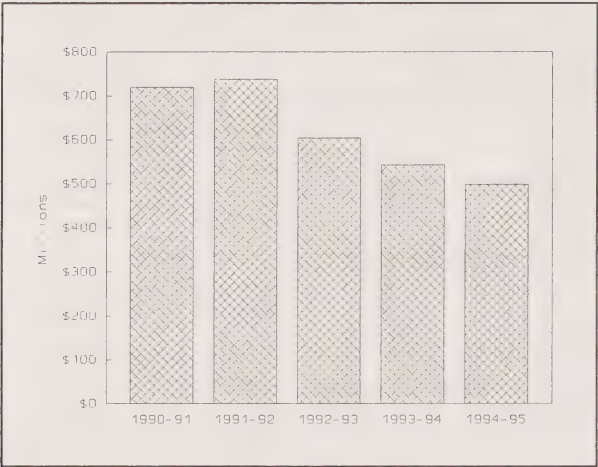
Figure 2-9: Crown Corporations - Purpose/Objective

CROWN CORPORATION	PURPOSE/OBJECTIVE
Canada Ports Corporation: Vancouver Ports Corporation Prince Rupert Corporation Montreal Ports Corporation Port of Québec Corporation Saint John Port Corporation Halifax Port Corporation St. John's Port Corporation	To be an effective instrument of support for achieving Canada's international trade objectives; to support the achievement of economic and social objectives on a national, regional and local scale; to provide efficient equitable treatment to all users; and to coordinate its development with other marine activities and the surface and air modes of transportation.
Via Rail Canada Inc.	To serve travellers in Canada by providing a safe, efficient intercity and tourist passenger rail service responsive to market needs.
Canadian National Railway Company	To meet Canada's transportation and distribution needs by being the best at moving goods on time, safely and damage free.
St. Lawrence Seaway Authority	To construct, operate and maintain a deep draft waterway between the Port of Montreal and Lake Erie in order to achieve the efficient and cost effective passage of vessels.
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	To manage, control, operate and maintain the Jacques Cartier and Champlain bridges including a portion of the Autoroute Bonaventure in Montreal, Québec.
Marine Atlantic Inc.	To acquire, establish, manage and operate a marine transportation service; a marine maintenance, repair and refit service; a marine construction business; and, any service or business related thereto.

Projected forecasts for Crown corporations in 1993-94 total \$528.1 million. This amount represents an increase of \$13.0 million from 1993-94 Estimates as detailed in the explanation of change, page 2-3. As reflected in Figures 2-7 and 2-10, government subsidies of Transport Canada's Crown corporations have decreased significantly since 1990-91. Appropriations for 1994-95, totalling \$409,568,000, indicate that there will be a further decrease in overall payments to Crown corporations.

An indication of the steady decline in payments to Crown corporations is provided in Figure 2-10.

Figure 2-10: Payments to Crown Corporations (1994-95 Constant Dollars)



Direction and Coordination

Figure 2-11 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-11: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Operating	15,327	13,612	13,400	15,117	11,748
Capital	142	142	434	204	230
Total Budgetary	15,469	13,754	13,834	15,321	11,978
Full-time equivalents	154	139	126	125	123

Note: Grants and contributions which had previously been displayed under the Direction and Coordination sub-activity are now displayed under the Transportation Policy and Financial Support sub-activity.

Resources allocated to the Direction component of this sub-activity are primarily for human resources to plan, manage and control the overall Activity and to provide a regional corporate focal point. The seven regional offices are located in St. John's, Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Edmonton and Vancouver.

The Direction component has assumed the responsibility of developing, maintaining and implementing the Activity's Long Range Information Management Plan. This plan will ensure that all sub-activities have access to the information sources, services and repositories which are required to fulfill the Activity's mandate.

The Coordination component supports the Department in a variety of administrative areas. Included are the issuance of annual Corporate Directions, coordination of Cabinet documents and ministerial correspondence, Access to Information and Privacy Acts and human rights, the Department's regulatory planning and approval activities, and support to the Minister in Parliament. As well, it coordinates departmental relations with other national governments, federal government departments, provincial and territorial governments, and with all sectors of the transportation industry. It also assumes a policy role with respect to environmental issues mainly with respect to the implementation of the new *Canadian Environmental Assessment Act* and the federal Code of Environmental Stewardship Program. This component serves as the focal point for the implementation of the "National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities" within Transport Canada.

In 1994-95, Transport Canada will enter its third year of a five-year \$24.6 million action plan to realize the full integration in society of persons with disabilities. All indications to-date, point to Transport Canada meeting or exceeding expectations set out by the Parliamentary Committee which created the strategy. A major "oversubscription" to the program occurred in 1993-94 and plans are now underway to prepare for the program evaluation in 1994-95. Departmental officials have been seeking partnerships in the business community and with provincial governments. There has been a strong positive response to many program initiatives. Terms and conditions have been completed for contribution program activities on training, workshops and mobility clubs and a number of awards have already been made. It is expected that all intercity bus carriers will undergo training through the spring of 1994. In addition, a major training initiative has begun for the intercity bus sector in cooperation with the Canadian Bus Association. Following the September 23, 1993, Council of Ministers, agreement was reached to finalize a national standard of bus accessibility and begin drafting amendments to the *Motor Vehicle Transport Act* in order to implement the standard.

B. Canadian Coast Guard

Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities and to contribute to the protection of the quality of the marine environment in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

Description

The Canadian Coast Guard (CCG) Activity consists of the following sub-activities:

Marine Navigation Systems: This sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of a system of short range aids to navigation; long-range aids to navigation; waterways development, maintenance and protection; vessel traffic services, and safety and public correspondence communications to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated waters.

Icebreaking and Arctic Operations: This sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to provide route assistance through ice-infested waters; ice management; co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift and support to other government departments and agencies to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine related activities and other government objectives, including sovereignty in the Canadian Arctic and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

Marine Regulatory: This sub-activity is responsible for developing, promulgating and implementing marine regulations and standards to contribute to marine safety and environmental protection, and to ensure the provision of workplace safety in the marine industry; and for responding to clean-up requirements following pollution incidents from shipping, on a cost recovery basis wherever possible, including policy and prevention.

Marine Search and Rescue: This sub-activity is responsible for providing marine search and rescue capability within the Canadian area of responsibility as defined under International Maritime Organization agreements and in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence system; and promoting safety to the marine public in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

Public Harbours and Ports: This sub-activity is responsible for providing an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

Direction and Administration: This sub-activity is responsible for directing the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the Canadian Coast Guard program.

Crown and Other Corporations: This sub-activity is responsible for the provision of pilotage services within Canadian waters; development, operation and maintenance of nine commission harbours; and operation of the vessel *MV Arctic*, by Canarctic Shipping Co. Ltd.

Resource Summaries

The Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 29.5% of the Department's net total 1994-95 expenditures and 30.0% of the total human resources.

Figure 2-12: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Marine Navigation Systems	278,254	3,130	308,276	3,077	(30,022)	53
Icebreaking and Arctic Operations	107,443	918	156,365	897	(48,922)	21
Marine Regulatory	65,307	662	62,026	609	3,281	53
Marine Search and Rescue	81,422	935	84,744	910	(3,322)	25
Public Harbours and Ports	44,716	96	45,536	95	(820)	1
Direction and Administration	12,835	174	12,105	173	730	1
Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	-	2,657	-	(2,657)	-
Pilotage Services	2,973	-	9,211	-	(6,238)	-
	592,950	5,915	680,920	5,761	(87,970)	154
CRF Revenues	656		5,414		(4,758)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$88.0 million or 12.9% less than the 1993-94 forecast expenditures. The change is explained by the following major factors:

\$ Millions

Budgetary

Operating:

- decrease due to government restraint measures (\$18.0 million), departmental restraint measures (\$7.2 million), a reduction in resources relating to the implementation of Official Languages Regulations (\$1.7 million), reduction in resources for the environmental assessment and review process and the Great Lakes Action Plan (\$1.2 million) offset by additional funding for marine environmental response (\$4.4 million) and an allowance for salary increases (\$2.7 million). (21.0)

Capital:

- decrease due to the advancement of funds into 1993-94 for the acquisition of the Terry Fox vessel and the reallocation to other Activities to fund ongoing projects and major departmental priorities. (63.7)

Grants and Contributions:

- increase for a contribution under the Strategic Capital Investment Initiative program for wharves and harbours. 0.3

Revenue and Recoveries:

- decrease relating to the sale of the CCGS John Cabot (\$4.3 million) and miscellaneous other revenues (\$1.1 million). 5.4

Crown Corporations:\$ Millions

- decrease due to reduction in funding requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd. (\$2.7 million) and the Pilotage Authorities (\$6.3 million). (9.0)

Full-time Equivalents

- increase due to additional resources for the marine environmental services (59 FTE), conversion of students to full-time equivalents (41 FTE) and the planned staffing of positions which had been unfunded due to a salary shortfall in 1993-94 (54 FTE). 154 FTE

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast is \$13.3 million or 2.0% higher than the 1993-94 Main Estimates of \$667.6 million. This difference is explained by the following major items:

Budgetary\$ Millions**Operating:**

- decrease due primarily to restraint programs. (11.8)

Capital:

- increase due to new funds for the arbitration award for the vessel modernization of *CCGS Louis S. St-Laurent* (\$10.8 million), transfer of funds from the Atlantic Canada Opportunities Agency for the Liverpool - Queens Harbour Improvements (\$2 million) and the advancing of future year funds for the acquisition of the *CCGS Terry Fox* (\$25.0 million), offset by funding reductions to address departmental shortfall (\$16.0 million) and departmental environmental priorities (\$2.7 million). 19.1

Revenues and Recoveries:

- increase due to the sale of *CCGS John Cabot* (\$4.3 million) and in Marine Radio Traffic Revenues (\$0.5 million), offset by a reduction in Arctic Resupply volume (\$3.8 million) and a shortfall in wharfage and harbour dues (\$0.8 million). (0.2)

Crown Corporations:

- **Pilotage Authorities:** increase due to operating deficits forecasted by the Atlantic Pilotage Authority (\$0.8 million), the Laurentian Pilotage Authority (\$3.2 million) and the Great Lakes Pilotage Authority (\$2.2 million). 6.2

Full-time Equivalents

- decrease due to cost reduction exercises (37 FTE), unfunded FTE salary average shortfall (93 FTE), lapsed FTE associated with reduced intake at the Canadian Coast Guard College (30 FTE) and savings due to staffing delays (22 FTE). (182 FTE)

Figure 2-13: Estimated 1994-95 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures					Less: Revenues and Recoveries	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Crown Corporations	Total		
Marine Navigation Systems	229,870	50,592	-	-	280,462	2,208	278,254
Icebreaking and Arctic Operations	110,757	6,686	-	-	117,443	10,000	107,443
Marine Regulatory	54,386	13,583	-	-	67,969	2,662	65,307
Marine Search and Rescue	74,147	5,550	1,725	-	81,422	-	81,422
Public Harbours and Ports	30,896	25,186	301	-	56,383	11,667	44,716
Direction and Administration	11,129	1,706	-	-	12,835	-	12,835
Pilotage Services	-	-	-	2,973	2,973	-	2,973
	511,185	103,303	2,026	2,973	619,487	26,537	592,950

Past Financial Performance**Figure 2-14: 1992-93 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Marine Navigation Systems	288,599	3,053	324,741	3,240	(36,142)	(187)
Icebreaking and Arctic Operations	123,377	823	120,801	1,019	2,576	(196)
Marine Regulatory	47,449	528	55,421	556	(7,972)	(28)
Marine Search and Rescue	82,096	844	82,025	911	71	(67)
Public Harbours and Ports	37,329	90	40,044	90	(2,715)	-
Direction and Administration	11,047	155	14,352	145	(3,305)	10
Canarctic Shipping Co. Ltd.	8,073	-	5,721	-	2,352	-
Pilotage Services	7,399	-	2,737	-	4,662	-
	605,369	5,493	645,842	5,961	(40,473)	(468)
CRF Revenues	22,195		7,555		14,640	

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately \$40.5 million or 6.3% less than the 1992-93 Main Estimates. The change is explained by the following major factors:

Budgetary\$ Millions**Operating:**

- decrease due to new pension legislation (\$14.3 million), expenditure restraint measures and other productivity gains (\$9.2 million).

(23.5)

Capital:**\$ Millions**

- decrease due to funding reductions to address departmental shortfall (\$36.8 million) and a transfer to Operations and Maintenance for ship refit (\$6.5 million), partially offset by an increase in funding for the Baie Ste. Catherine Wharf Reconstruction project (\$1.2 million) and the arbitral award for CCGS *Louis S. St-Laurent* (\$6.8 million). (35.3)

Grants and Contributions:

- decrease due to requirements for contributions to the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA). (0.2)

Revenues and Recoveries:

- decrease due to a shortfall relating to imposed revenue targets (\$8.9 million), a decrease in traffic at public harbours and ports (\$1.2) and a reduced demand in Arctic Sealift (\$1.4 million). 11.5

Crown Corporations:

- **Canarctic Shipping Co. Ltd:** increase due to operating deficit resulting from lower than expected earnings. 2.4
- **Pilotage Authorities:** increase due to operating deficits reported by the Atlantic Pilotage Authority (\$1.4 million), Laurentian Pilotage Authority (\$2.1 million) and the Great Lakes Pilotage Authority Ltd. (\$1.1 million). 4.6

Full-time Equivalents

- reduced requirements due to the planned deferral of staffing action (324 FTE), expenditure restraint measures (118 FTE) and reduced intake at the Canadian Coast Guard College (26 FTE). (468 FTE)

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following program outcomes account for most human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of the Canadian Coast Guard Activity resources include:

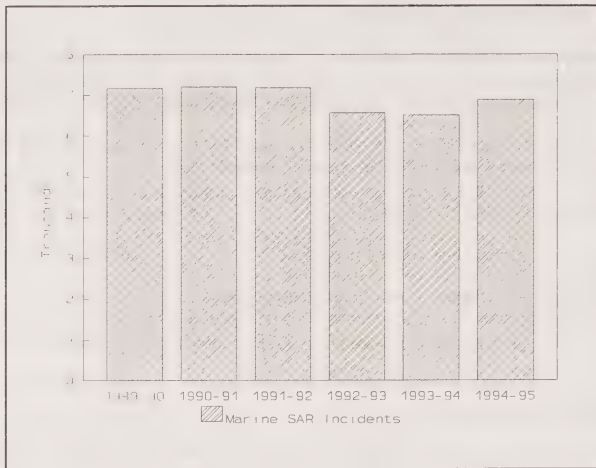
- unobstructed passage and expeditious movement of vessels including, where necessary, under ice-conditions, within acceptable levels of risk;
- reduced risks and loss of life;
- protection of the environment and property;
- reduction in the number of marine incidents; and
- cost-effective support to marine trade to, from and within Canada.

In some instances historical data relating to performance has been revised from that previously reported in the 1993-94 Estimates due to:

- changes in methodology for computing certain Search and Rescue outputs and introduction of a new information management system (Figures 2-15, 2-27 and 2-28);
- a change in the accounting policy for the Canarctic Shipping Company Ltd. results (Figure 2-35);
- availability of more accurate economic performance data (Figures 2-16 and 2-18);
- a change to the presentation of environmental response indicators to standardize throughout the regions (Figure 2-25); and
- correction of information (Figure 2-37).

The number of marine incidents is a global indicator of the effectiveness of the Canadian Coast Guard Activity, since resources are not only dedicated to saving lives during incidents, but in preventing such incidents from occurring. Figure 2-15 shows that the number of incidents is generally decreasing, which can be partly attributable to the Canadian Coast Guard activities under Search and Rescue Prevention.

Figure 2-15: Marine Search and Rescue Incidents

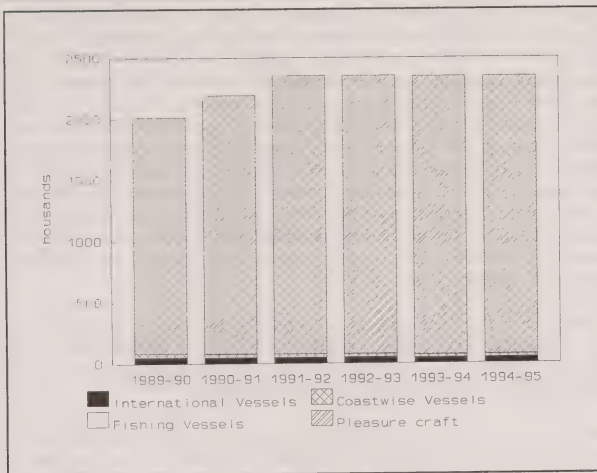


Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include;

- adverse/favourable weather/ice conditions;
- changes in non-salary costs, particularly changes in the cost of fuel;
- vessel traffic, including commercial, fishing and pleasure craft; and
- marine search and rescue incidents.

In particular, the level of marine traffic is a global indicator of the demand for the services provided by the Canadian Coast Guard Activity resources. Figure 2-16 shows that pleasure boating activity has increased while commercial activity is decreasing.

Figure 2-16: Number of vessels by type



Marine Navigation Systems

Figure 2-17 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-17: Net expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	229,870	252,991	245,004	255,432	259,377
Less: Revenues	2,208	3,980	3,263	465	540
	227,662	249,011	241,741	254,967	258,837
Capital	50,592	59,265	46,858	54,186	61,442
Grants and Contributions	-	-	-	90	94
	278,254	308,276	288,599	309,243	320,373
Full-time equivalents	3,130	3,077	3,053	3,089	3,191

The Marine Navigation Systems sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of approximately 20,117 buoys and land-based aids, including lighthouses and racons which assist mariners in determining their position with relation to land and hidden dangers. In addition, 63 radio beacons and four Loran 'C' stations provide long-range position fixing capability. To maintain waterways to established parameters, this sub-activity carries out a program of channel draining (siltation prevention), channel sounding/sweeping, dredging, shore protection, maintenance and operation of the Canso Canal; approval of structures, and removal and disposal of wrecked vessels. Vessel Traffic Services (VTS), which consists of 14 centres operating 24 hours, seven days-a-week, organizes traffic movements, provides advice and direction to mariners through the VTS Zone Regulations and screens vessels entering Canadian waters for defects/deficiencies through the mandatory ECAREG - Eastern Canada, the voluntary NORDREG - Arctic Canada and the voluntary WESTREG - Western Canada Traffic Systems. The provision of a distress and safety communications service, broadcasting of weather, navigational safety and ice information, as well as providing a public correspondence service and the communications services required for the command and control of the Canadian Coast Guard fleet is accomplished via a network of 30 staffed and 146 remotely controlled transmitting and receiving sites.

Figure 2-18 displays the amount of cargo being transported through the Canadian marine navigation system. In addition, Figure 2-19 displays the percentage of time the equipment is functioning. With the exception of a drop in Loran C service due to the collapse of the radio communications tower at Cape Race in early 1993, a 99% equipment availability rate is being maintained.

Ongoing efforts to reduce operational costs have resulted in a steady decline in spending for this sub-activity. Specific cost cutting measures include: reductions in the number of radio beacons (currently 63), increased remote controlling of radio stations (currently 146), destaffing of lightstations and improvements in preventive maintenance practices for electronic equipment. Further savings have also been realized through implementation of the Fleet Restructuring Plan. In addition, future reductions are anticipated with respect to the maintenance cost for floating aids through the use of High Performance Coatings (HPC) and solarization of lighted buoys.

Savings realized in 1992-93 and 1993-94 were offset in part by a 3% salary increase along with additional resource requirements to increase the number of bilingual vessel traffic regulators and radio operators as required under the Official Languages Regulations.

The increase in capital expenditures reflects the initiation of priority projects including the Sorel Base -Repairs to Wharf and Liverpool Queens Harbour Improvement and a peak in cash flow requirements for the Replacement of Loran "C" and Fundy Vessel Traffic Service Re-Equipment Projects.

Figure 2-18: Total Marine Traffic Flows

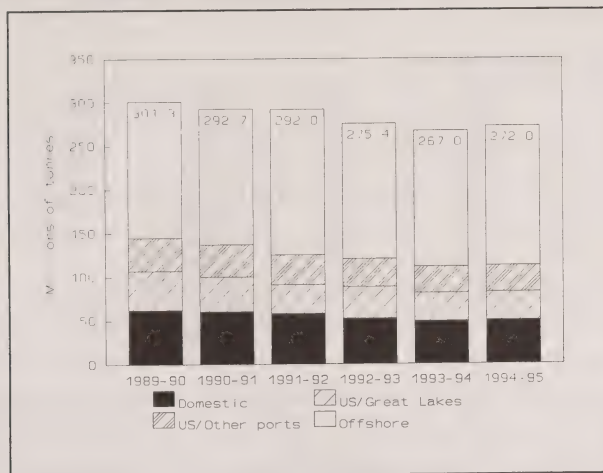
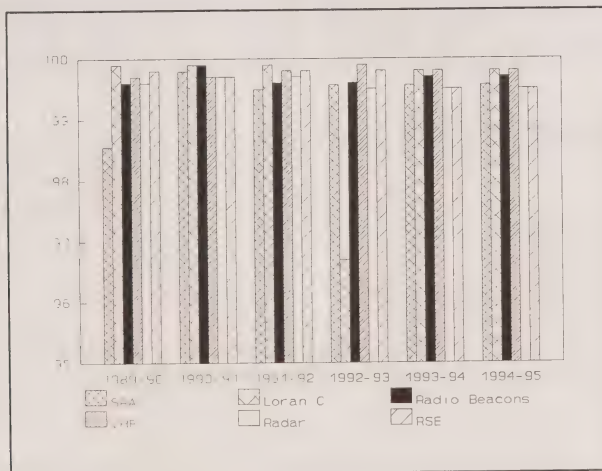


Figure 2-19: Percentage of Time Equipment is Available



SRA: Short Range Aids
VHF: Very High Frequency
RSE: Radio Station Equipment

Icebreaking and Arctic Operations

Figure 2-20 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-20: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	110,757	111,370	110,370	111,080	114,204
Less: Revenues	10,000	14,408	12,178	13,585	12,391
	100,757	96,962	98,192	97,495	101,813
Capital	6,686	59,403	25,160	30,860	28,158
Grants and Contributions	-	-	25	-	-
	107,443	156,365	123,377	128,355	129,971
Full-time equivalents	918	897	823	939	974

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity involves the escorting of ships and the opening of harbours on request to expedite the movement of cargo and fishing vessels; and monitoring and controlling ice in the St. Lawrence River below Montreal to prevent damage to, or loss of, property due to flooding. In addition, the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift on a cost recoverable basis to provide food, materials, fuel and equipment annually to approximately 30 northern settlements and defence sites is also carried out. This sub-activity also provides support to other government departments and agencies, including the provision of helicopter services to the Department of Environment.

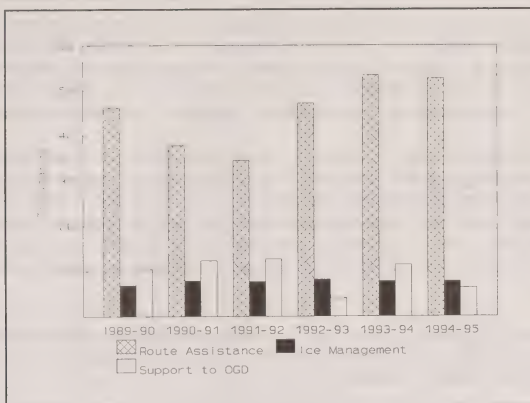
A total of seven heavy icebreaking vessels are employed to carry out these functions and are complemented by various ice strengthened aids-to-navigation vessels (page 3-42 which describes the Canadian Coast Guard Fleet). Heavy icebreaking capabilities were enhanced in 1993-94 through the permanent addition of the *MV Terry Fox* and the return to service of the *CCGS Louis S. St-Laurent* following a major refit.

Figure 2-21: Workload Statistics

	1994-95 Estimates	1993-94 Forecast	1992-93 Actual	1991-92 Actual	1990-91 Actual
Number of vessels escorted	1,572	1,312	1,160	1,425	1,205
Fishing harbour breakouts	131	131	161	50	82
Commercial harbour breakouts	277	277	309	240	232
Channel breakouts (in miles)	37,287	37,287	38,460	26,173	23,140
Miles of flood control and ice management services	13,000	13,000	26,383	11,979	17,486

Figure 2-21 displays some of the workload involved under this sub-activity. Figure 2-22 displays the amount of ship time involved in providing services under this sub-activity.

Figure 2-22: Ship Time (hours)



OGD: Other Government Departments

Operating expenditures in this sub-activity have remained relatively constant in recent years despite significant increases in salary levels for fleet personnel. Associated savings can be attributed to cost efficiency improvements achieved through fleet restructuring and changes in operational practices and cost avoidance resulting from favourable ice conditions.

The increase in capital expenditures forecast for 1993-94 reflects the purchase of the icebreaker *MV Terry Fox* which was previously leased from Gulf Resources Canada.

Marine Regulatory

Figure 2-23 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-23: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	54,386	51,772	43,436	44,969	48,715
Less: Revenues	2,662	2,527	2,944	12	8
	51,724	49,245	40,492	44,957	48,707
Capital	13,583	12,768	6,943	9,051	8,474
Grants and Contributions	-	13	14	14	264
	65,307	62,026	47,449	54,022	57,445
Full-time equivalents	662	609	528	506	526

The Marine Regulatory sub-activity is responsible for two distinct functions:

- ship safety, which involves the statutory inspection of vessels registered in Canada and the inspection of foreign vessels at Canadian ports under the Port State Control Agreement. This also includes the issuance of statutory qualifications to seafarers following departmental examinations, and the delivery of the occupational safety and health program, on behalf of Human Resources Development Canada, involving investigations, inspections and technical surveys; and
- environmental response and emergency planning, which involves responding to clean-up requirements following pollution incidents from shipping, on a cost recovery basis. As a result of actions stemming from recommendations of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capabilities, responsibilities under this function have been expanded with emphasis on policy, prevention and preparedness activities. More recently approval has been obtained to implement a monitoring and oversight role as part of the joint Industry/Government partnership on spill response.

Figures 2-24 and 2-25 display some of the workload associated with both ship safety and emergency response, including the number of pollution response centres and contingency plans which contribute directly to improved environmental response capability.

Beginning in 1990-91 spending under this sub-activity increased significantly which reflects the government's continuing commitment to protect the marine environment. Funding was initially provided through a reallocation of internal savings from various sources. Additional resources were subsequently provided under the Green Plan beginning in 1991-92. However, unavoidable delays in implementing expenditure plans and reductions announced in the December 1992 Economic Statement have resulted in a significant reprofiling of original funding levels to future years.

The increase in capital spending forecast for 1993-94 reflects the purchase of simulators for the provincial training institutes.

Figure 2-24: Ship Safety Workload

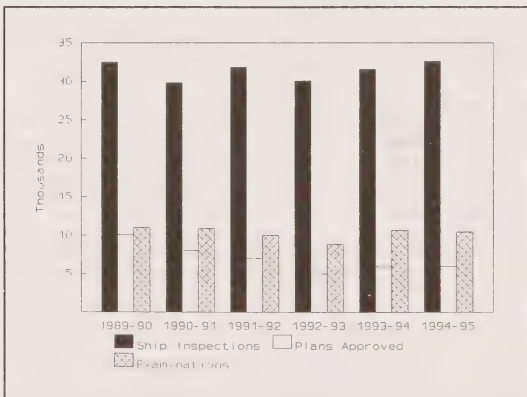
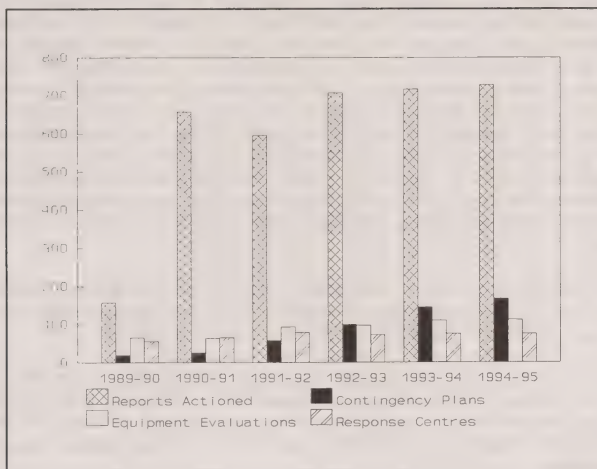


Figure 2-25: Environmental Response



Marine Search and Rescue

Figure 2-26 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-26: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	74,147	74,429	76,203	69,765	80,088
Less: Revenues	-	31	89	20	13
	74,147	74,398	76,114	69,745	80,075
Capital	5,550	8,621	4,435	3,880	9,656
Grants and Contributions	1,725	1,725	1,547	1,474	1,471
	81,422	84,744	82,096	75,099	91,202
Full-time equivalents	935	910	844	830	918

The Marine Search and Rescue (SAR) sub-activity is responsible for the provision of primary search and rescue units, currently 67 are operated by the Canadian Coast Guard including 27 inshore rescue boats which only operate during the summer months to deal with increased pleasure boating activity (see page 3-42 which describes the Canadian Coast Guard Fleet). In conjunction with the Department of National Defence, the Canadian Coast Guard also mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont., and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Quebec City, Qué. In addition, an extensive boating safety program (SAR Prevention) is conducted in order to minimize the number of small boat incidents. Resources are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman. This program also involves conducting safety demonstrations and carrying out courtesy examinations. Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred and for authorized training and travel costs. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 2-27 provides a summary of lives saved in comparison to lives at risk. Canadian Coast Guard primary SAR resources typically participate in saving over 1,000 lives annually while the Canadian Marine Rescue Auxiliary is involved in saving approximately 500 lives each year.

In addition to saving lives, the Canadian Coast Guard SAR primary units have been involved in approximately 3,700 taskings in which boaters required assistance to ensure the safety of passengers and/or cargo. As well, the Canadian Marine Rescue Auxiliaries were involved in over 1,700 taskings. The total number of marine SAR incidents have in recent years shown a steady decline despite an increase in pleasure boating activity.

The sharp decline in 1991-92 expenditures reflects the implementation of the Fleet Restructuring Plan which resulted in some SAR vessels being decommissioned and the multi-tasking of the Type 600 vessels which previously were utilized as primary SAR vessels. Ongoing savings were partially offset in 1992-93 due to implementation of the Official Languages Regulations and an increase in salary levels.

The increase in capital is primarily associated with a peak in funding requirements expenditures for the Search and Rescue Replacement project.

Figure 2-27: Lives Saved Compared with Lives at Risk

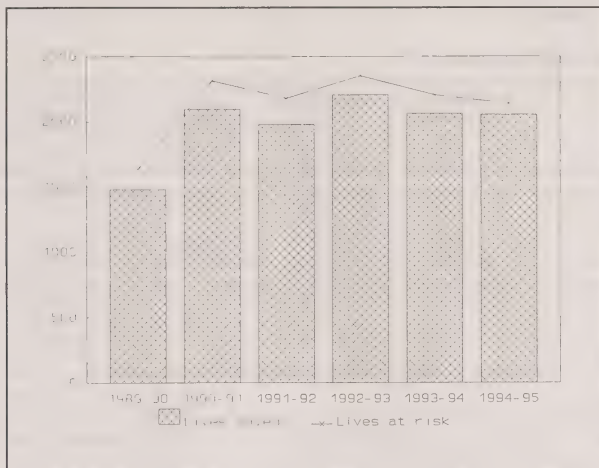
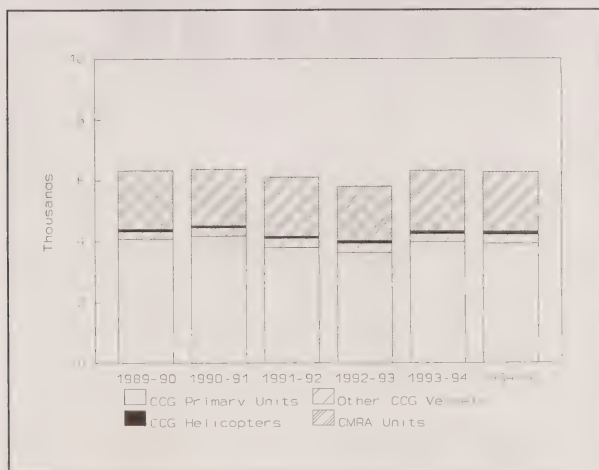


Figure 2-28: Number of CCG SAR Tasking



Public Harbours and Ports

Figure 2-29 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-29: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	30,896	30,632	31,353	30,354	33,615
Less: Revenues*	11,667	10,998	10,995	-	-
	19,229	19,634	20,358	30,354	33,615
Capital	25,186	25,898	16,946	23,121	38,630
Grants and Contributions	301	4	25	15	10
	44,716	45,536	37,329	53,490	72,255
Full-time equivalents	96	95	90	84	91

* In 1992-93 revenues which had previously been credited to the Consolidated Revenue Fund became vote-netted.

The Public Harbours and Ports sub-activity is responsible for the maintenance, administration and development of public harbours and ports at 526 locations (Figure 2-30) in support of commercial transport.

These facilities provide access to isolated communities as well as supporting local industries. Approximately 35% of the gross operating costs are currently recovered through the collection of wharfage, harbour and letting charges, which is down from previous years due to the poor economic climate. See Figure 3-20 on page 3-35 for details on revenues.

Figure 2-30: Public Harbours and Ports

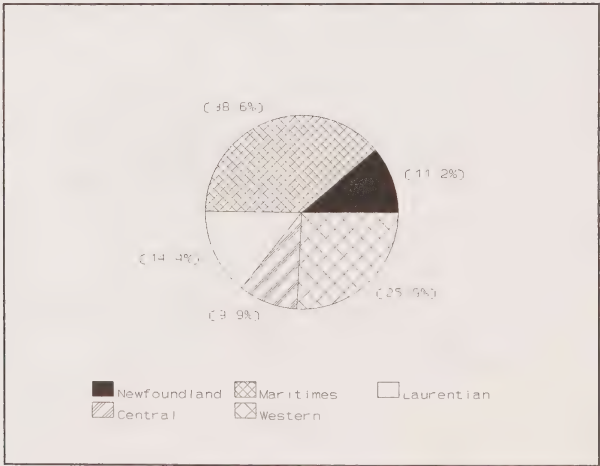
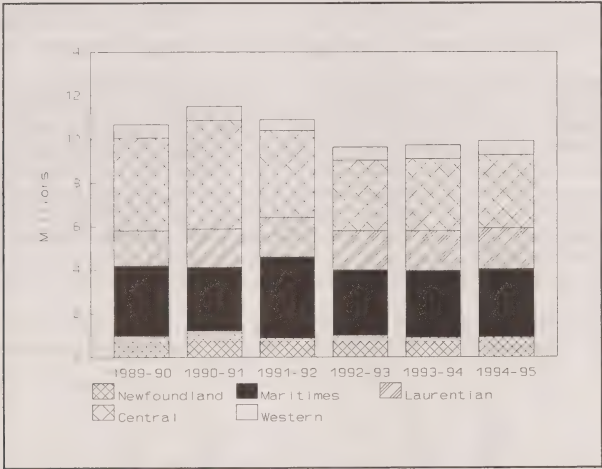


Figure 2-31 displays the amount of cargo utilizing public harbours and ports regionally. In addition, nine harbour commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Figure 3-24, page 3-38 lists the currently outstanding loans to harbour commissions.

The extent of dredging and wharf repair has been curtailed in recent years in response to various cost reduction initiatives. As a consequence it is estimated that as many as 74 wharfs are currently closed or have restrictions imposed on them for safety reasons.

The increase in capital expenditures forecast for 1993-94 is reflected in the cresting of expenditures for the Pelee Island Mainland Ferry Facilities project and the Rimouski East Jetty Wharf Reconstruction project.

Figure 2-31: Tonnage of Cargo Handled at Public Port Facilities



Direction and Administration

Figure 2-32 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-32: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	11,129	11,003	10,230	11,411	13,521
Less: Revenues	-	-	430	5	2
	11,129	11,003	9,800	11,406	13,519
Capital	1,706	1,102	1,232	2,487	1,581
Grants and Contributions	-	-	15	-	-
	12,835	12,105	11,047	13,893	15,100
Full-time equivalents	174	173	155	144	163

The Direction and Administration sub-activity is responsible for the establishment of corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; the provision of resource management services, special projects and co-ordination at headquarters and regions. Figure 2-33 displays the percentage of resources and full-time equivalents utilized by this sub-activity in relation to the gross operating resources and full-time equivalents allocated to the Canadian Coast Guard Activity. These resources are allocated to the offices of the Assistant Deputy Minister Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. The reduction in actual expenditures subsequent to 1990-91 was due in large part to the government's deficit reduction program. Marginal increases in gross operating expenditures and the FTE level in recent years are primarily attributable to a technical adjustment involving the reallocation of resources for informatics and occupational health and safety responsibilities.

Figure 2-33: Direction and Administration as a Percentage of Total Canadian Coast Guard Activity Gross Operating Expenditures and Full-time equivalents



Canarctic Shipping Company Limited

Figure 2-34 displays a 5-year trend for the financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-34: Net Expenditures

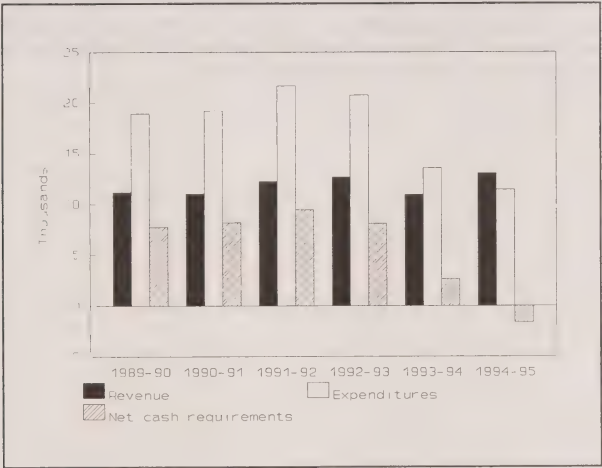
(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Payments to Crown Corporations	-	2,657	8,073	9,837	7,763

The Canarctic Shipping Company Limited, which is a joint-venture company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%) is responsible for providing superior arctic shipping services, tanker operations, marine systems and consulting services, and resource development support services to corporations, communities and government agencies operating in the polar region.

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the operating deficit and lease financing cost associated with the operation of the MV *Arctic*.

Figure 2-35 displays the operating results of the company and the amount of subsidization. Due to the company not being able to carry out a full Arctic trading schedule in recent years, earnings have fallen below expectations. Proportionally lower operating expenses and a reduction in lease/loan payments contributed to a significant drop in the level of subsidy forecast for 1993-94.

Figure 2-35: Financial Results



Pilotage Services

Figure 2-36 displays a 5-year trend for the financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

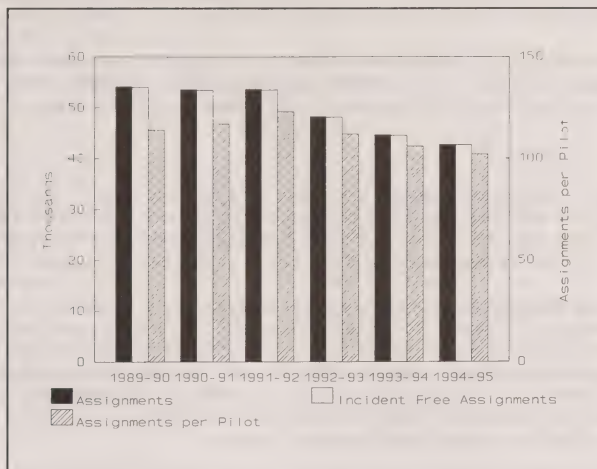
Figure 2-36: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Payments to Pilotage Authorities					
Atlantic Pilotage	-	764	1,352	448	200
Laurentian Pilotage	2,973	6,279	4,890	5,026	2,131
Great Lakes Pilotage	-	2,168	1,157	850	1,444
Pacific Pilotage	-	-	-	-	-
	2,973	9,211	7,399	6,324	3,775

Four pilotage authorities operate in Canada: Atlantic Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Ltd., and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Ltd. which is a wholly owned subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Each pilotage authority is responsible for establishing, operating, maintaining and administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective region; and prescribing tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Pilots, whether employees or under contract, guide ships through confined waters in designated areas. In the case of the Great Lakes Pilotage Authority Ltd., they also guide ships through a system of locks. Figure 2-37 displays the actual number of pilotage assignments handled by the pilotage authorities and the total number of incident-free assignments. However, as traffic volumes have declined somewhat and delays have been experienced in implementing the necessary tariff increases, financial support from the government has been necessary to keep the authorities operating.

Figure 2-37: Pilotage Assignments



C. Aviation

Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

The Aviation Activity develops and operates the civilian air navigation system, regulates civil aviation activities, evaluates and promotes safety, and provides aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies. Transport Canada Aviation administers the *Aeronautics Act* and other relevant legislation. To fulfil its responsibilities, the Activity is divided into five sub-activities.

Air Navigation System: this sub-activity ensures the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system. The Aviation Requirements function plans and determines the requirements, policies, standards and procedures for the air navigation system, and provides flight calibration, inspection services and aeronautical information. The Air Traffic Services function is to prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic. The Technical Services function is to ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight service and radio navigational aids for aircraft navigation.

Aviation Regulation: this sub-activity establishes and administers the regulations and standards necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation.

Aviation System Safety: this sub-activity provides safety advice to aviation managers, operators and other personnel. It evaluates all sectors of the civil aviation community for actual and potential hazards, helps assess risk, and develops safety education programs to promote safe aviation.

Aircraft Services: this sub-activity provides and maintains aircraft to support Transport Canada's program operations as well as those of other federal government departments and agencies. This includes providing the appropriate professional training to the civil aviation inspectors and Transport Canada's aircraft maintenance personnel.

Direction and Administration: this sub-activity provides the overall management and direction of the Aviation Activity including specification of policies and priorities, and provision of resource management services.

Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 13.3% of the Department's total 1994-95 net expenditures and 39.1% of the total human resources.

Figure 2-38: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Air Navigation System	124,963	5,967	116,011	5,949	8,952	18
Aviation Regulation	83,035	1,030	78,081	971	4,954	59
Aviation System Safety	5,846	75	6,066	74	(220)	1
Aircraft Services	31,908	444	49,650	434	(17,742)	10
Direction and Administration	21,704	165	20,490	165	1,214	-
	267,456	7,681	270,298	7,593	(2,842)	88

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$2.8 million or 1.1% less than the 1993-94 forecast. The decrease is a result of the following factors:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease primarily due to winding down of the Air Traffic Controller Staffing Plan and expenditure restraint measures. (19.3)

Capital:

- increase primarily due to the progression of Major Crown Projects (the Canadian Automated Air Traffic Control System (CAATS) and the Microwave Landing System Project (MLS)). 31.2

Grants and Contributions:

- increase mainly due to payments to other governments or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities. 0.1

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- increase mainly due to a rise in the Air Transportation Tax that is expected from economic recovery. (14.8)

Full-time equivalents

- increase primarily due to the inclusion of students in the FTE count and the hiring of additional Aviation inspectors in response to the recommendations from the Commission of Inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Ontario. 88 FTE

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast is \$15.2 million or 5.3% lower than the 1993-94 Main Estimates of \$285.5 million. The difference is explained by the following factors:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease mainly due to expenditure restraint measures. (5.2)

Capital:

- decrease primarily due to imposed slippage including major capital projects (Radar Modernization Project (RAMP) and the Canadian Automated Air Traffic Control System (CAATS)). (19.3)

Grants and Contributions:

- decrease mainly due to reduced contribution to other governments or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities. (0.1)

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- decrease mainly due to Air Transportation Tax as a result of a slower economic recovery than expected. 9.4

Full-time equivalents

- increase mainly due to the changes in FTE reporting to include students and increased capital program FTE utilization. 83 FTE

Figure 2-39: Estimated 1994-95 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenues Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Total		
Air Navigation System	461,793	248,354	-	710,147	585,184	124,963
Aviation Regulation	80,401	3,773	82	84,256	1,221	83,035
Aviation System Safety	5,634	212	-	5,846	-	5,846
Aircraft Services	43,212	5,207	-	48,419	16,511	31,908
Direction and Administration	14,559	6,681	464	21,704	-	21,704
	605,599	264,227	546	870,372	602,916	267,456

Past Financial Performance

Figure 2-40: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)

1992-93

	Actuals		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Air Navigation System	143,737	5,803	120,556	5,746	23,181	57
Aviation Regulation	69,749	916	69,210	936	539	(20)
Aviation System Safety	6,056	70	6,323	74	(267)	(4)
Aircraft Services	55,179	422	73,663	440	(18,484)	(18)
Direction and Administration	15,376	161	20,894	163	(5,518)	(2)
	290,097	7,372	290,646	7,359	(549)	13
CRF Revenues	16,254		1,201		15,053	

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$0.5 million or 0.2% less than projected in 1992-93 Main Estimates. The major causes for the reduced requirement are as follows:

Budgetary

Operating:

\$ Millions

- decrease mainly due to reduced overtime, travel and relocation to address the departmental expenditure reduction measures. (13.8)

Capital:

- decrease mainly due to deferral of capital projects to address the departmental expenditure reduction measures. (41.2)

Grants and Contributions:

- decrease mainly due to fluctuations in levels of total payments to other governments or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities. (0.3)

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- decrease mainly due to Air Transportation Tax as a result of a slower economic recovery than expected. 54.8

Full-time equivalents

- increase primarily due to Pollution Control. 13 FTE

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following program outcomes consume most of the Aviation Activity's human and financial resources. Criteria to assess the extent of achievement are shown under the sub-activity headings below. Outcomes which are expected from the use of the Aviation Activity resources include:

- controlled air space and aircraft movements;
- timely, accurate dissemination of operational and safety information;
- reliable navigational aids;
- properly qualified/certified aviation personnel, aircraft, other aeronautical products, commercial air carriers, maintenance and other commercial aviation organizations;
- enforcement action where non-compliance with regulations and legislation is found;
- the identification and tracking of hazards or deficiencies, the prompt communication of hazard information, and the development of safety education programs; and
- a cost-effective civil flight operations capability to meet government aviation objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, outcomes expected, or both include:

- rates of advancement in technological developments, world-wide, in avionics, electronics and systems;
- air traffic volume and revenues as functions of economic activity; and
- availability of quality resources and the training system capacity (number of inspectors and number of air traffic controllers).

Air Navigation System

Figure 2-41 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-41: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	461,793	482,327	479,189	477,462	461,770
Less:					
Revenues	39,439	38,989	37,400	32,436	30,379
Recoveries	1,926	1,996	162	576	440
Total Revenues	41,365	40,985	37,562	33,012	30,819
	420,428	441,342	441,627	444,450	430,951
Capital	248,354	204,269	199,563	202,992	224,264
Grants and Contributions	-	-	600	500	1,900
Net requirement before ATT	668,782	645,611	641,790	647,942	657,115
ATT	543,819	529,600	498,053	427,816	446,650
Net requirement after ATT	124,963	116,011	143,737	220,126	210,465
Full-time equivalents	5,967	5,949	5,803	5,510	5,498

The Air Navigation System sub-activity develops and operates the civilian air navigation system. It provides reliable navigational aids and controls air space and aircraft movements.

Significant capital resources have been provided to improve the air navigation capital infrastructure resulting from technological advances. The major undertakings include: the Radar Modernization Project (RAMP) (page 3-24), the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) (page 3-25) and the Microwave Landing System (MLS) (page 3-26).

The implementation of the capital projects will enable improvement to the efficiency of the overall operation of the air navigation system. In addition, it will allow the Department to meet future growth-related demands for air traffic services and to provide significant benefits to users by improving flight data-processing capabilities and by providing a highly accurate positioning system for approaches and landings.

In 1993-94, the Department has delegated \$6.3M to the Air Traffic Controller Staffing Plan for recruitment and selection activities to achieve 100% staffing by the target date, \$19.8M for training and an additional \$16.4M to fund the increase in air traffic controller strength.

Figures 2-42 and 2-43 demonstrate the number of direct hours of service provided to users at the various flight service stations and air traffic control sites across the country. Figures 2-42 and 2-44 also illustrate the total amount of equipment currently in place as well as the total number of hours in which the equipment is available. The increase in the direct hours of service to users for flight information and advisory services can be attributed to the repatriation of the Aviation Weather Briefing Service (AWBS) from Environment Canada.

Figure 2-42: Performance Information

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Air Traffic Control Services					
Air Traffic Control Sites	***64	70	71	71	72
Direct Hours of Service to Users	2,730,800	2,719,865	2,731,545	2,719,645	2,719,645
Flight Information and Advisory Services					
No. of Flight Service Stations	103	105	105	105	107
Direct Hours of Service to Users	1,340,600	1,276,000	1,276,000	1,248,300	1,248,300
Technical Services					
Radar Surveillance Equipment	**1,960	*2,200	*2,300	*2,325	2,029
Navigation Aids	2,020	2,020	2,010	2,000	1,981
Communication Equipment	13,150	13,100	13,100	13,000	12,913
Others	5,000	5,500	5,500	5,475	5,373
Total Equipment	22,130	22,820	22,910	22,800	22,296
Equipment Availability in hours (000's)	194,472	199,903	200,867	199,449	195,040

* RAMP and old radar both being maintained.

** Reflects the decommissioning of radar systems replaced by RAMP.

*** Reflects the relocation of six terminal control units to the parent Area Control Centres.

Figure 2-43: Hours of Service Provided

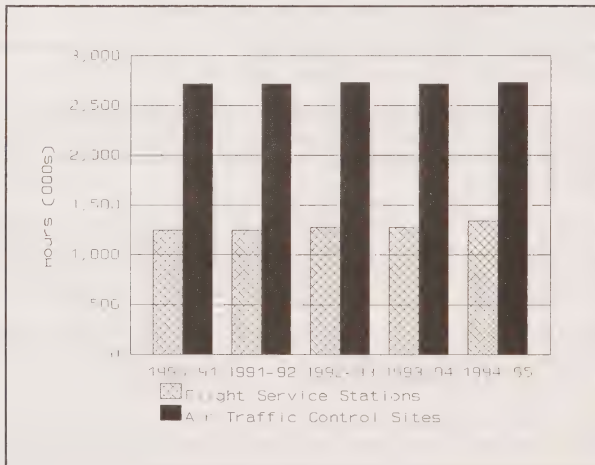
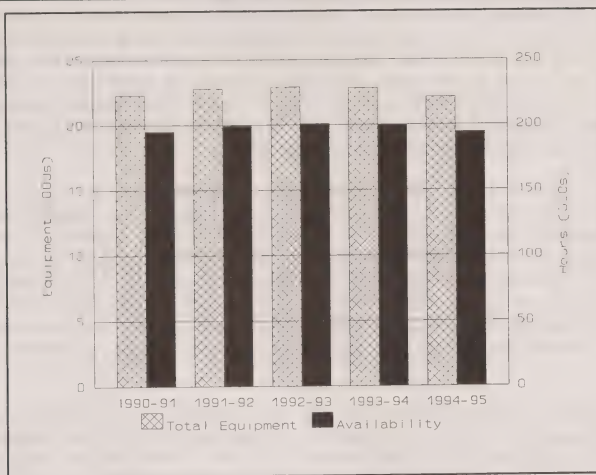


Figure 2-44: Equipment Reliability



Aviation Regulation

Figure 2-45 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-45: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	80,401	75,729	68,111	65,893	67,116
Less: Revenues	1,221	2,107	1,205	1,036	1,070
	79,180	73,622	66,906	64,857	66,046
Capital	3,773	4,330	2,712	2,056	2,635
Grants and Contributions	82	129	131	162	119
	83,035	78,081	69,749	67,075	68,800
Full-time equivalents	1,030	971	916	884	921

The Aviation Regulation sub-activity is responsible for establishing and administering the regulations and standards necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation. This sub-activity certifies and monitors through various means including audits and inspections, aviation personnel, aircraft and aeronautical products, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.

The Aviation Regulation sub-activity priorities are to renew the aviation safety regulations through international harmonization and elimination of unnecessary regulations; to improve service to the aviation community through innovation, automation and the elimination of administrative irritants; to implement a structured and visible national consultative process for aviation rule making; to enhance aviation safety by concentrating efforts on high risk activities through the application of risk management techniques, and; to improve the effectiveness of the Aviation Regulation program by responding to the findings of the Commission of Inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Ontario. Other priorities are to develop a positive and innovative work environment for employees, and; to renew the commitment to employee growth and effectiveness through training and professional development.

These priorities are being realized by various initiatives such as the Dryden Commission Implementation, the Harmonization and the Regulatory Renewal Projects. The Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) will be responsible for identifying and making decisions on rule making needs. The Air Carrier Inspection Task Force's report contains recommendations on air carrier program delivery; regulatory structure; operations manuals; air carrier inspection; delegation of authority; the Manual of Regulatory Audits; and Airworthiness. The new/enhanced information systems National Aeronautical Product Approval (NAPA) and National Aviation Company Information System (NACIS) will provide inspector/engineer personnel with the required operational data for the efficient conduct of audit, surveillance, certification and approval duties.

General workload increases (Figure 2-46) are related primarily to the implementation of the Dryden Commission recommendations. Figure 2-47 illustrates the total number of carriers certified for commercial operations in Canada and abroad, the total number of aircraft on the Canadian register as well as the number of personnel licenses and permits in force. Figure 2-48 illustrates indicators relating to the workload within the regulatory function such as authorizations processed, the number of inspections conducted and the number of enforcement actions carried out.

Figure 2-46: Summary of Performance Statistics

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
No. of Personnel Licenses and Permits in Force	71,535	71,392	71,249	72,421	*70,705
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	2,388	2,348	2,309	2,162	2,095
No. of Registered Aircraft	28,669	28,329	27,993	27,997	28,135
No. of Regulatory Authorizations Processed					
- Licensing Transactions	152,251	150,584	134,381	167,998	197,432
- Aeronautical Product Approvals	1,516	1,413	1,220	1,560	1,856
- Organization Approvals	7,278	7,383	7,855	8,605	8,749
Total	161,045	159,380	143,456	178,163	208,037
No. of Inspections Conducted					
- Personnel	18,616	18,831	16,722	16,651	18,012
- Aircraft	2,903	2,863	1,748	2,169	2,292
- Organizations	5,222	4,922	3,761	3,568	3,140
Total	26,741	26,616	22,231	22,388	23,444
No. of Enforcement Actions	1,300	1,320	1,877	2,018	2,010

* In the 1992-93 Expenditure Plan, a total of 66,963 was incorrectly reported.

Figure 2-47: Aviation Regulation Client Base

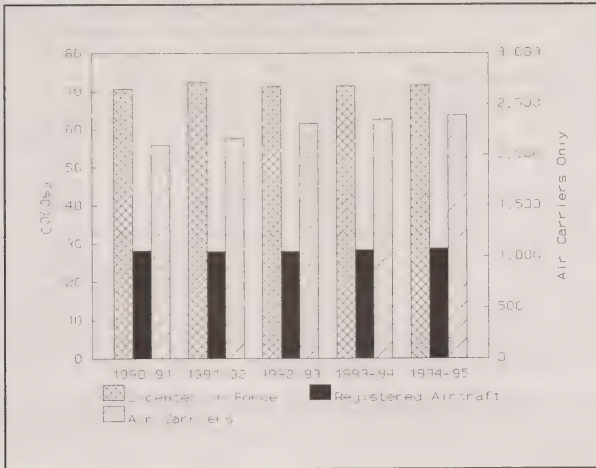
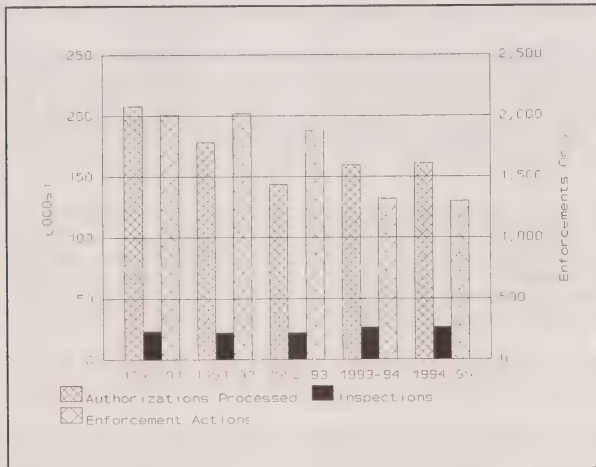


Figure 2-48: Aviation Regulation Workload



Aviation System Safety

Figure 2-49 displays a 5-year trend for human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-49: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Operating	5,634	5,854	5,825	5,946	4,211
Capital	212	212	231	361	321
	5,846	6,066	6,056	6,307	4,532
Full-time equivalents	75	74	70	61	49

The sub-activity was formerly known as "Safety Analysis and Promotion". It has been renamed Aviation System Safety to reflect the increased emphasis which has been placed on actively seeking systemic deficiencies and hazards, determining the associated risk and assessing the consequences.

The Aviation System Safety sub-activity actively seeks out hazards, analyzes safety data, researches safety issues, assesses risk, fosters internal safety communications, and encourages aviation personnel to use safe operating practices.

The expected outcomes are:

- the identification of hazards;
- the detection of safety trends;
- improved internal and external safety communications; and
- the development of safety education programs to reduce the risk posed by residual hazards.

Aviation System Safety is continually improving its ability to extract safety messages from accidents, incidents, occurrences and trends. Using post-occurrence safety reviews, Minister's Observer reports, safety surveys and other intelligence, the sub-activity provides prompt warning to allow the Department to take timely action to address identified hazards. The sub-activity produces current statistical and other information for internal use, and develops systems to foster the prompt exchange of national and international safety data.

Vigorous safety promotion to encourage the use of standards and procedures which exceed those required by regulation has contributed much to Canada's aviation safety record. The resources allocated to this sub-activity permit safety officers to produce and disseminate aviation safety newsletters to all Canadian pilots and maintenance crews, distribute posters and other material to flight schools, aviation associations and aviation activity centres, and conduct courses, seminars and briefings for the aviation community. The sub-activity markets its services to attract more aviators to its various courses.

The sub-activity conducts aviation safety management courses, safety awareness training, confidential safety surveys and other workshops to help reduce risk in aviation operations.

An annual Aviation safety seminar gathers all segments of the community to exchange ideas, and the sub-activity has re-arranged its priorities to increase the number of safety briefings provided to industry.

Figure 2-50 shows the number of briefings given and the total audience reached over a five-year period.

Figure 2-50: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
No. of Safety Presentations and Briefings Conducted	645	615	608	517	516
Audience Reached	14,800	14,000	13,750	12,394	17,281
% Safety Briefings Conducted vs Requested	80%	73%	70%	62%	45%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	160	150	138	122	316
Transportation Safety Board (TSB) (formerly Canadian Aviation Safety Board) Recommendations	27	25	20	20	15

Figure 2-51 identifies the total audience reached. Fluctuations occur because safety briefings are entirely dependant on outside demand.

Figure 2-51: Audience Reached

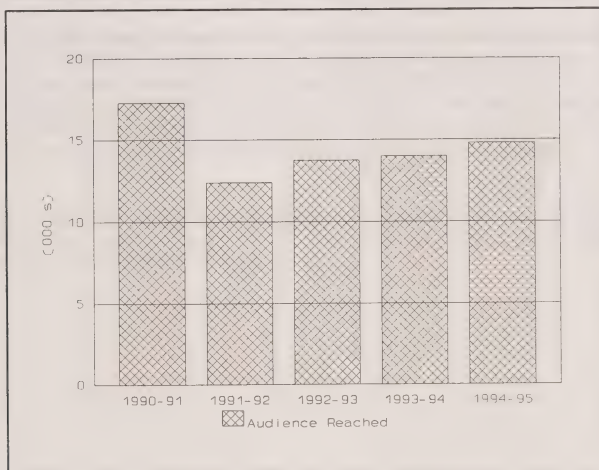
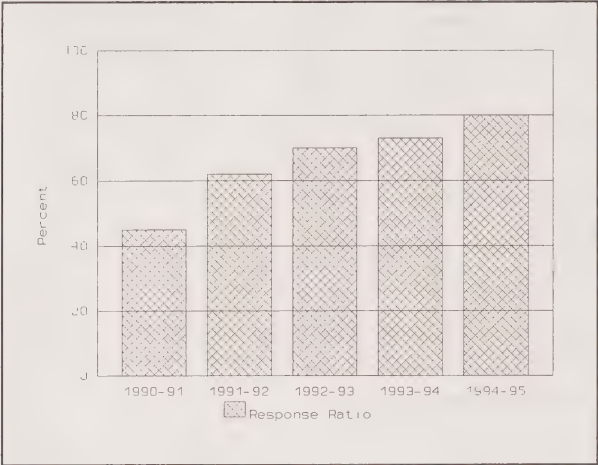


Figure 2-52 identifies the number of briefings conducted versus requested. It indicates the aviation community's increasing awareness of the need for current safety information.

Figure 2-52: Briefings - Conducted/Requested



Aircraft Services

Figure 2-53 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-53: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	43,212	45,314	46,883	44,203	49,610
Less:					
Revenues	24	24	37	-	36
Recoveries	16,487	15,408	16,712	14,396	15,743
Total Revenues	16,511	15,432	16,749	14,396	15,779
	26,701	29,882	30,134	29,807	33,831
Capital	5,207	19,768	25,045	35,906	5,528
	31,908	49,650	55,179	65,713	39,359
Full-time equivalents	444	434	422	406	435

The Aircraft Services sub-activity is responsible for the provision of aircraft and services in support of Transport Canada operations as well as selected programs of other federal government departments and agencies.

In 1993-94, capital resources were used to provide for the full integration of nine turbojet aircraft, including a newly acquired Cessna Citation II flight simulator, into the training program. Funds were also used to construct a new facility at Hamilton which was completed in December 1993. A three year major renovation of the Ottawa facility was started in the summer of 1993. It includes the relocation and renovation of a paint shop (completion date March 1994) which will meet all environmental operating requirements. A lease agreement to share a hangar facility with the Department of National Defence in Winnipeg has been put into place.

In 1994-95, priority will be placed on streamlining the operation and workforce to meet Operating Budget target reductions and to maximize services to our clients within the resources allocated, while at the same time increasing our Revenue/Recovery base.

Figure 2-54 provides a breakdown of the number of aircraft in the fleet. The table also depicts the total number of flying hours provided to users. Figure 2-56 illustrates the number of aircraft in the fleet. As of 1993-94, the aircraft fleet size has been reduced in accordance with the Operation Fleet Plan Task Force recommendations.

Figure 2-54: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Aircraft Fleet Size					
Aviation	49	50	55	*	*
Marine	29	31	35	*	*
Leased (CL - 215, Dash - 7)	17	17	17	*	*
Total	95	98	107	105	105
Flying Hours Provided					
Marine	12,500	13,100	13,256	13,156	16,780
Aviation	18,000	20,077	18,670	17,974	18,630
TSB**	1,550	1,401	1,724	1,597	1,591
Green Plan (Pollution Patrol)	1,450	1,450	1,513		
Other (Recoverable)	2,500	2,000	1,923	2,024	1,008
Flying Hours Provided - Total	36,000	38,028	37,086	34,751	38,009

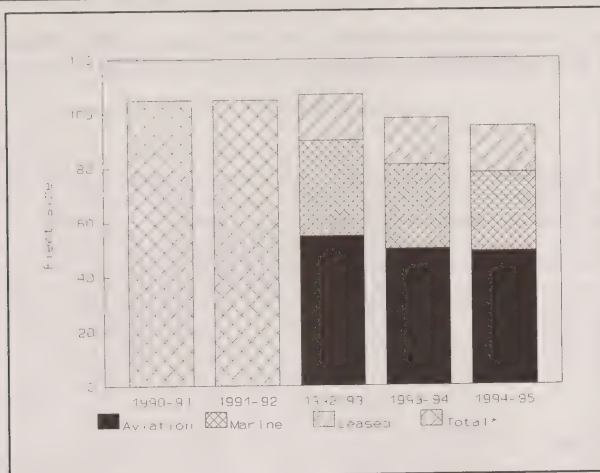
* Details not available for 1990-91 and 1991-92.

** Transportation Safety Board

Figure 2-55: Flying Hours Provided



Figure 2-56: Fleet Operations



* Details not available for 1990-91 and 1991-92.

Direction and Administration

Figure 2-57 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-57: Net Expenditures

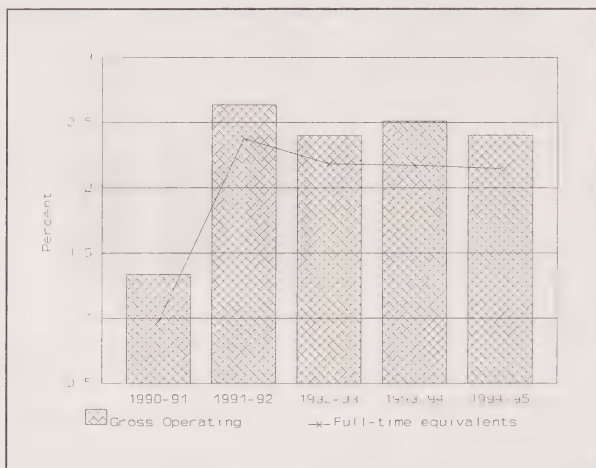
(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92*	Actual 1990-91
Operating	14,559	15,683	14,946	16,064	7,886
Less: Revenues	-	-	185	-	-
	14,559	15,683	14,761	16,064	7,886
Capital	6,681	4,484	433	1,110	151
Grants and Contributions	464	323	182	181	372
	21,704	20,490	15,376	17,355	8,409
Full-time equivalents	165	165	161	167	68

* Resources effective 1991-92 reflect the Aviation reorganization to have a centralized management focus in each region in order to improve services to clients.

The expenditure in grants and contributions is primarily related to the Icelandic and the Danish Joint Financing Agreement for the provision of meteorological, communication and aeronautical mobile services in remote areas of Iceland and Greenland. Fluctuations in the levels of the total payments each year result from Canada's commitment to the agreement, under which the charging mechanism is based on the air traffic in the North Atlantic.

The relationship of Direction and Administration operating expenditures and human resources to total Aviation operations is displayed in Figure 2-58.

Figure 2-58: Direction and Administration as a Percentage of Total Aviation Gross Operating Expenditures and Full-time Equivalents



D. Airports

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports network in Canada.

Description

The Airports Activity is responsible for the development, maintenance and operation of civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as emergency response services, as well as, the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking facilities, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Transport Canada, whether through ownership, operation, subsidy or a combination thereof, continues to be involved with eight major international airports and 130 national, regional and local airports. The operation of four of these eight international airports (Vancouver, Edmonton, Calgary and Montreal) was transferred to Local Airport Authorities in 1992.

Business Philosophy

In 1987, the policy regarding the management framework for airports endowed Transport Canada with two parallel, yet distinct thrusts:

- 1) discussions regarding the transfer of airport operation or ownership by others, where there is reciprocal interest; and
- 2) a new approach towards managing airports retained by Transport Canada that emphasizes their commercial orientation, potential contribution to economic development and responsiveness to local interests and concerns.

While the objective remains the same, the instrument for achieving the objective is shifting from Transport Canada to other interested parties. Private sector financing and transfers to local airport authorities are two additional vehicles employed by Transport Canada to meet its policy objective.

Resource Summaries

The Airports Activity accounts for approximately 6.8% of the Department's total 1994-95 net expenditures, and 14.6% of the total human resources.

Figure 2-59: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast** 1993-94		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Airports	136,798	2,881	139,403	2,850	(2,605)	31

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$2.6 million or 1.9% less than the 1993-94 forecast. The change is explained by the following factors:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease due to expenditure restraint measures Budget (\$2.3 million), the decrease in the Environmental Assessment and Review Process program (\$0.6 million) and other miscellaneous decreases (\$0.7 million), offset by an increase in security costs due to the withdrawal of RCMP policing services at several domestic airports (\$3.3 million). (0.3)

Capital:

- decrease due to the transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities (\$2.6 million), offset by additional equipment purchasing due to the withdrawal of RCMP policing services at several domestic airports (\$0.5 million) and an increase in the Strategic Capital Investment Initiative program (\$1.1 million). (1.0)

Grants and Contributions:

- decrease due to the completion of the Nouveau-Québec program (\$13.2 million), the non-recurring contribution (paid in 1993-94) to Buttonville municipal airport (\$1.0 million) and other miscellaneous items (\$0.2 million), offset by increases as a result of the reinstatement of previous reductions to the Local/Local Commercial program (\$2.1 million), the Strategic Capital Investment Initiative program (\$4.1 million) and reprofiling of funds for the Labrador program (\$0.8 million). (7.4)

Revenues and Recoveries:

- decrease as a result of non-recurring proceeds (received in 1993-94) in relation to the selling of chattels to Local Airport Authorities (\$8.5 million), offset by an increase in national fees (\$2.4 million). 6.1

Full-time equivalents

- increase as a result of including students in the FTE calculation. 31 FTE

Figure 2-60: 1993-94 Forecast

(thousands of dollars)	1993-94		
	Forecast	Main Estimates	Change
Operating	261,113	200,184	60,929
Capital	123,900	123,906	(6)
Grants and Contributions	45,490	39,810	5,680
Total Expenditures	430,503	363,900	66,603
Revenues	289,000	290,047	(1,047)
Recoveries	2,100	2,950	(850)
Total Revenues	291,100	292,997	(1,897)
Total Resources Required (Provided)	139,403	70,903	68,500
Full-time equivalents	2,850	2,850	-

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast is \$68.5 million or 96.6% higher than the 1993-94 Main Estimates of \$70.9 million. The difference is explained by the following factors:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- increase due to the allocation of savings resulting from the transfer of airports (\$27.1 million), the allocation of additional funding to cover revenue shortfalls (\$45.8 million), additional cost related to Pickering Lands Disposal (\$1.9 million), extraordinary salary costs related to employees leaving the Department (\$0.9 million) and other miscellaneous increases (\$0.4 million), offset by expenditure restraint measures (\$13.2 million) and the transfer of facility management responsibility to the Aviation Activity (\$2.0 million). 60.9

Grants and Contributions:

- increase as a result of new contributions awarded to Buttonville and Chatham airport (\$1.1 million) under the airport operating program, cash-flow changes as a result of the signature of the Nouveau-Québec Agreement (\$6 million), offset by a reduction of planned expenditures in the Labrador Coast program (\$0.4 million), the transfer of funds to the International Civil Aviation Organization (\$1 million). 5.7

Revenues and Recoveries:

- decrease in commercial revenue and national fees due to traffic decline (\$6.4 million), a decrease of Local Airports Authority rental payments due also to a drop in traffic (\$3.5 million) and miscellaneous internal transfers (\$0.3 million), offset by retroactive collection of concessions/leases arrears (\$5.4 million) and an increase due to a recalculated selling value of chattels sold to Local Airports Authority (\$2.9 million). 1.9

Figure 2-61: Estimated 1994-95 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)

	Expenditures			Less: Revenues and Recoveries	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Total	
Airports	260,844	122,857	38,099	421,800	285,002
					136,798

Past Financial Performance

Figure 2-62: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)

	1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change
	\$	\$	\$
Operating	310,227	374,579	(64,352)
Capital	119,565	151,973	(32,408)
Grants and Contributions	28,540	38,118	(9,578)
Total Expenditures	458,332	564,670	(106,338)
Revenues	379,395	517,910	(138,515)
Recoveries	2,602	3,300	(698)
Total Revenues	381,997	521,210	(139,213)
Net Total Requirement	76,335	43,460	32,875
Full-time equivalents	3,166	3,850	(684)
CRF Revenues	2,561	400	2,161

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$32.9 million or 75.6% greater than reported in 1992-93 Main Estimates. The change is explained by the following factors:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease due to the transfer of four airports to local airport authorities (\$65.3 million), government restraint programs (\$14.0 million), the transfer to Aviation of knowledgeable client responsibility (\$1.9 million) and of various on-site maintenance responsibilities (\$1.3 million), and miscellaneous other decreases (\$1.0 million), offset by an increase for extraordinary salary costs resulting from the transfer of airports (\$10.7 million) and from regular operations (\$1.6 million), the payment to the Musqueam Band related to the construction of a runway at Vancouver International Airport (\$5.0 million), the transfer of the Airport Transfer Task Force from Departmental Administration (\$1.3 million) and funding for various miscellaneous items (\$0.6 million).

(64.3)

Capital:\$ Millions

- decrease due to the transfer of four airports to local airports authorities (\$15.2 million), government restraint programs (\$15.9 million) and other miscellaneous items (\$1.3 million). (32.4)

Grants and Contributions:

- decrease as a result of delays in approval of contribution agreements for the Nouveau-Québec program by the Ministry of Transportation for the Province of Québec (\$8.9 million), delays in the municipal airports operation contribution program in undertaking equipment purchases until a decision on the application of Transport Canada emergency response services standards was undertaken (\$1.2 million), offset by miscellaneous increases (\$0.5 million). (9.6)

Revenues and Recoveries:

- decrease due to the transfer of four airports to local airport authorities (\$143.0 million), a drop in traffic reducing rental, concession, landing fees and general terminal fees (\$28.9 million), the implementation postponement of the Cost Recovery Policy (\$10.6 million), the withholding of revenues by Canadian Airlines and affiliates (\$1.8 million) and other miscellaneous decreases (\$0.5 million), offset by an increase for the sale of chattels to Local Airports Authorities (\$16.7 million) and corresponding generated lease payments (\$28.9 million). 139.2

Full-time equivalents

- decrease as a result of the transfer of four airports to local airport authorities (690 FTE), the transfer of knowledgeable client responsibility (30 FTE) and miscellaneous transfers (6 FTE), offset by an increase as a result of the transfer of the Airport Transfer Task Force from Departmental Administration (12 FTE) and operational requirements (30 FTE). (684 FTE)

Performance Information and Resource Justification**Activity Results/Resource Linkages**

The major outcome expected from the application of Airports Activity resources is the availability of reliable, safe, secure and environmentally respectful airfield services and facilities on a cost recoverable basis.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both include:

- air traffic volumes and revenues as functions of economic activity;
- land-use and environmental concerns; and
- divestiture/lease of airports (or part of) to others.

Airports

Figure 2-63 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this Activity.

Beginning in 1992-93, a new methodology resulted in the allocation of the full amount of Air Transportation Tax (ATT) being received by the Department, to the Aviation Activity. Previous to this, sufficient ATT was allocated to the Airports Activity to bring its net requirements to zero. For comparison purposes, ATT has been removed from revenues and is shown after net requirements.

Figure 2-63: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	260,844	261,113	310,227	366,208	387,915
Less:					
Revenues	283,057	289,000	379,395	479,064	530,773
Recoveries	1,945	2,100	2,602	3,202	2,221
Total Revenues	285,002	291,100	381,997	482,266	532,994
Net Operating	(24,158)	(29,987)	(71,770)	(116,058)	(145,079)
Capital	122,857	123,900	119,565	142,927	152,453
Grants and Contributions	38,099	45,490	28,540	31,223	34,395
Net requirement before ATT	136,798	139,403	76,335	58,092	41,769
Less: ATT	-	-	-	58,092	41,769
Net requirement after ATT	136,798	139,403	76,335	-	-
Full-time equivalents	2,881	2,850	3,166	3,800	3,917

Canada has one of the largest networks of airports in the world. The fact the federal government will be less involved in the operation of these airports will not diminish the importance nor the need for airports in Canada.

Our assumptions suggest that traffic will continue to grow along with the requirement for additional airport facilities. Limitations on available resources pose a real constraint to the growth of airports. The parallel thrusts from our Business Philosophy (page 2-55), derived from the Policy "A Future Framework for the Management of Airports in Canada" approved in 1987, are instrumental in overcoming this constraint.

Figure 2-64 shows the Airports Activity's financial performance for five years. In order to provide a valid performance comparison, historical data has been inflated to 1994-95 dollars. As well, in order to conform to a business philosophy, recoveries from within the Department and from other government departments, as well as grants and contributions have been excluded from this figure. Figure 2-64 shows a decrease in expenditures of 34% since 1990-91 and a 51% decrease in non-tax revenues.

Figure 2-65 shows the level of air traffic volumes by number of passengers and aircraft movements for five years. The recession as well as changes in the airline industry are such that although an increase in traffic is forecast for 1993-94, pre-recession traffic levels are not expected to be achieved. The loss in revenue resulting from these traffic volumes has placed significant additional pressures on Airports and the Department's cashflow.

Figure 2-64: Financial Performance (1994-95 Constant Dollars)

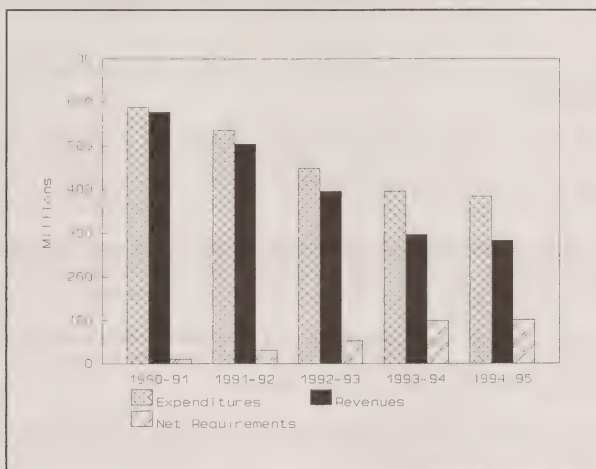
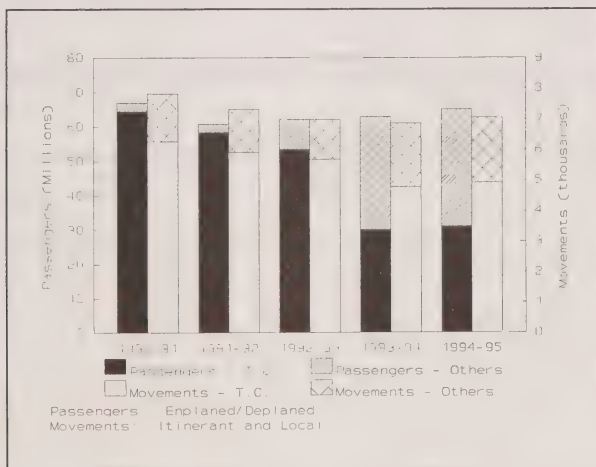


Figure 2-65: Air Traffic Volumes



Source: Policy and Coordination, Economic Analysis Yearly Regional Summary.

Data reflects traffic for airports where Transport Canada has an involvement and excludes airports operated by Local Airport Authorities.

E. Surface

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

Surface Emergency Planning and Operations: through the development and maintenance of surface transportation emergency plans and procedures and their implementation during national emergencies; dissemination of initial reports of railway accidents and incidents.

Railway Safety: through the development and enforcement of the *Railway Safety Act* and Regulations, the monitoring of railway equipment, infrastructure, operating practices and railway protection systems and funding improvements to railway grade crossings.

Transport of Dangerous Goods: through the development and enforcement of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* and Regulations, and the conduct of support programs for chemical information and dangerous goods accidents.

Road Safety and Motor Vehicle Regulation: through the development and enforcement of vehicle standards, vehicle testing, and public education and, through the establishment and enforcement of exhaust and evaporative emission standards.

Resource Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 2.4% of the Department's net total 1994-95 expenditures and 2.1% of the total human resources.

Figure 2-66: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Surface Emergency Planning and Operations	390	5	452	5	(62)	-
Railway Safety	18,642	129	18,841	124	(199)	5
Transport of Dangerous Goods	10,241	130	10,498	128	(257)	2
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,613	136	16,500	129	113	7
Direction and Administration	1,473	14	1,572	14	(99)	-
	47,359	414	47,863	400	(504)	14

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$0.5 million or 1.1% less than the 1993-94 forecast. The decrease is a result of the following factors:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease due to the reversal of the operating budget transfer price bonus received in 1993-94 and decreased incentive rebates. (0.5)

Grants and Contributions:

- decrease relating to the December 1992 Economic Statement reductions. (0.1)

Revenues:

- decrease in incentive rebates. 0.1

Full-time Equivalents

- increase as a result of staffing which was delayed in 1993-94. 14 FTE

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast is \$1.4 million or 2.8% lower than the 1993-94 Main Estimates of \$49.3 million. The difference is explained by the following major items:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- reduced requirements due to expenditure restraint programs. (1.3)

Revenues

- increased revenues due to the Incentive Rebate Program. (0.1)

Full-time equivalents

- decrease mainly due to expenditure restraint programs (16 FTE)

Figure 2-67: Estimated 1994-95 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Less: Revenues	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Total		
Surface Emergency Planning and Operations	363	27	-	390	-	390
Railway Safety	9,497	63	9,082	18,642	-	18,642
Transport of Dangerous Goods	10,132	109	-	10,241	-	10,241
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,818	2,057	48	16,923	310	16,613
Direction and Administration	1,310	163	-	1,473	-	1,473
	36,120	2,419	9,130	47,669	310	47,359

Past Financial Performance

Figure 2-68: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Surface Emergency Planning and Operations	365	5	385	5	(20)	-
Railway Safety	16,943	121	19,915	131	(2,972)	(10)
Transport of Dangerous Goods	9,806	125	11,261	132	(1,455)	(7)
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,030	139	17,403	136	(1,373)	3
Direction and Administration	1,162	13	1,445	12	(283)	1
	44,306	403	50,409	416	(6,103)	(13)
CRF Revenues	402		-		402	

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$6.1 million or 12.1% less than projected in 1992-93 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease due to a change in pension legislation (\$1.2 million) and decreased requirements as a result of expenditure restraint programs (\$2.5 million). (3.7)

Capital:

- decrease due to expenditure restraint programs. (0.4)

Grants and Contributions:

- decreased requirements for grade separation and rail relocation projects (\$0.2 million) and for the contribution for the Crossing Improvements Program as a result of restraint measures (\$1.3 million). (1.5)

Revenues

\$Millions

- increase due to an increase in revenues for services at the Blainville Motor Vehicle Test Centre and for the Incentive Rebate Program. (0.5)

Full-time equivalents

- decrease due to expenditure restraint programs. (13 FTE)

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following program outcomes account for most of the human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Surface Activity resources include:

- the availability of civil surface transportation in the event of national emergencies;
- enhanced railway safety by lowering the number of safety-related deficiencies of railway equipment and infrastructure; reduced risk of accidents and deaths related to rail transportation particularly at rail level crossings and trespass locations;
- reduced number and severity of transportation accidents/occurrences involving dangerous goods;
- reduced motor vehicle deaths, injuries and property damage resulting from the use of motor vehicles; and
- reduced fuel consumption and exhaust/evaporative emissions from new motor vehicles.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- rail and road traffic volumes;
- the tonnage of dangerous goods carried, and the number of dangerous goods handling and storage sites;
- effectiveness of inspection, monitoring, and auditing programs;
- economic regulatory reform of the motor vehicle carrier and railway industries resulting in increased competition; and
- the level of public awareness of the dangers associated with railway operations will affect the number of accidents and resultant injuries and fatalities involving vehicles at crossings and trespassers.

Surface Emergency Planning and Operations

Figure 2-69 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-69: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	363	375	344	420	409
Capital	27	77	21	11	96
	390	452	365	431	505
Full-time equivalents	5	5	5	5	6

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the development of emergency plans, procedures, organizations and facilities that are essential to the national transportation system in order to respond effectively to peace-time national emergencies and the preparedness arrangements needed for international and war emergencies. The sub-activity is also responsible for the initial railway accident/incident reporting process and provides a focal point for all Surface Activity security issues.

Allocation of resources allows the initiating of emergency preparedness activities for the rail, highway/motor carrier, coastal ferry portions of the national transportation system. This includes departmental, inter-departmental, international, NATO and industry joint planning.

Railway Safety

Figure 2-70 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-70: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Operating	9,497	9,693	9,152	9,453	10,646
Capital	63	13	34	15	214
Grants and Contributions	9,082	9,135	7,757	11,463	16,108
	18,642	18,841	16,943	20,931	26,968
Full-time equivalents	129	124	121	125	130

This sub-activity derives its mandate from the *Railway Safety Act*, which came into force on January 1, 1989. A mandatory review of the *Railway Safety Act* will be undertaken in 1994. A ministerial review committee is expected to prepare a report and its findings will be dealt with in consultation with all interested groups.

Approximately 85 regional Railway Safety Officers monitor operations, equipment, tracks and crossings to ensure that the safety standards for track, signals, road crossings, bridges, tunnels, motive power and car equipment are met. Dangerous goods technical experts monitor railcars to make sure they are properly maintained in accordance with stringent safety standards.

The performance data shown in Figure 2-71 illustrates both planned and actual program results for the priority areas of equipment monitoring, railway operations, railway engineering and safety programs.

Figure 2-71: Performance Data - Railway Safety

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Equipment Monitoring					
Motive power units inspected	4,320	4,290	4,290	4,171	4,092
Freight cars inspected, including cars carrying dangerous goods	30,782	38,615	39,615	41,473	41,689
Railway Operations					
Operating inspections	1,781	1,861	2,161	2,106	2,054
Occupational safety and health inspections	1,911	1,941	2,725	2,655	2,947
Railway Engineering					
Detailed track inspections (miles)	8,000	7,900	7,761	9,387	9,346
Detailed crossing inspections	3,500	3,500	3,526	3,672	6,143
Safety Programs					
No. of accident investigation recommendations and advisory notices	300	270	200	200	200

In 1993-94, the Grade Crossing Improvement Contribution Program, which funds the installation of safety measures, such as automatic warning devices, at rail/road intersections was maintained at \$9.0 million in keeping with the expenditure priorities of the government. Improvement of safety conditions at railway/highway crossings continues to be a high priority. Figure 2-72 illustrates the challenge in this area, to which Railway Safety initiatives are being addressed.

To improve highway/rail crossing safety and prevent trespassing, a manual covering safe crossing construction, and a guideline for controlling trespassing on railway rights-of-way were given wide distribution. Safety rules are being developed to cover a number of items including the design, construction and maintenance of railway signal systems, railway equipment and the hours of work of operating crews.

Progress was made on finalizing the safety critical positions regulation, the development of railway medical standards guidelines, the train brake rules, and safety rules to cover fencing of railway rights-of-way. The freight car safety rules were approved, as were rules respecting hours of rest for railway employees. As a result of the Department's regulatory review in 1993, ten regulations have already been revoked as a means of eliminating obsolete and unnecessary regulations.

In summary, Railway Safety activities have contributed to the overall downward trend in the number of accidents on Canadian railways over the past ten years. More recently, the decline has levelled off, however, safety performance has been maintained at a high level and new initiatives are being developed to continue to reduce risks associated with railway operations. Figure 2-73 demonstrates the trend of total train accidents in relation to the volume of railway movements.

The rate of train accidents is generally decreasing over the long run due to compliance by the railways with safety regulations, the work by Operation Lifesaver in increasing public awareness of safety programs and long-term results of the crossing improvement program.

Figure 2-72: Number of Fatalities, Injuries and Accidents at Railway/Highway Crossings

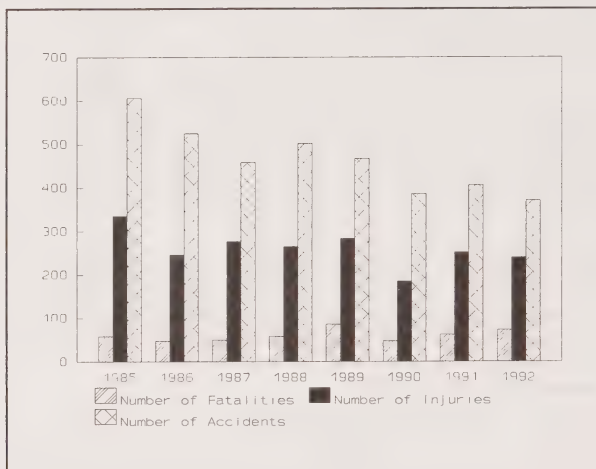
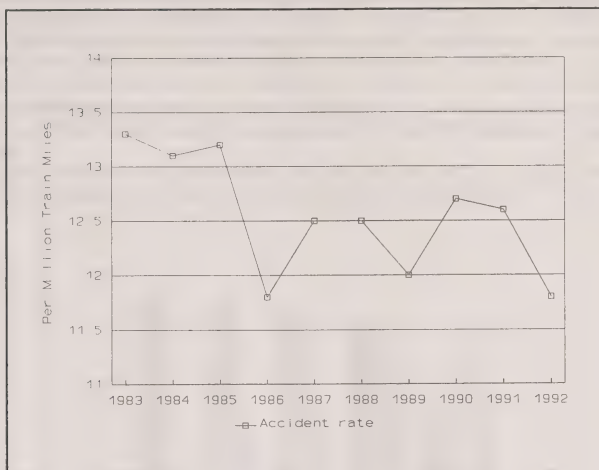


Figure 2-73: Train Accidents per Million Train-Miles



Transport of Dangerous Goods

Figure 2-74 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-74: Net Expenditures

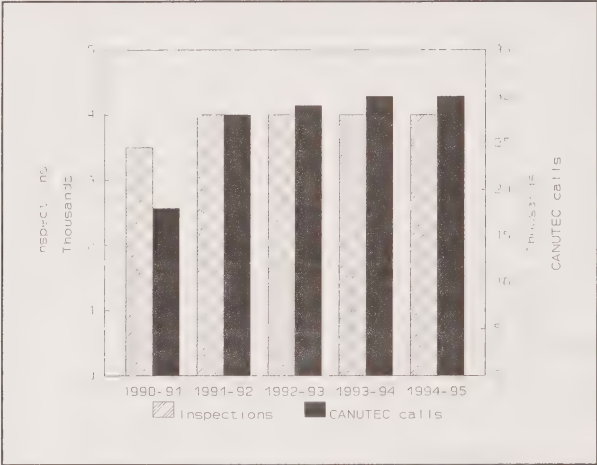
(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Operating	10,132	10,389	9,718	9,818	10,777
Capital	109	109	88	68	282
	10,241	10,498	9,806	9,886	11,059
Full-time equivalents	130	128	125	127	125

The objective of the Transportation of Dangerous Goods sub-activity is to promote public safety in the transportation of dangerous goods. It involves two major aspects: the prevention of accidents and incidents and to minimize the consequences of accidents and incidents.

Several functions contribute to the prevention of accidents and incidents: the development and enforcement of regulations, inspections, training, information, and emergency response plans.

CANUTEC (the Canadian Transport Emergency Centre) provides a bilingual 24 hour-a-day chemical and regulatory information and communications service. The advisors are professional chemists experienced in interpreting scientific and technical information and providing advice in emergency situations involving dangerous goods during transportation. The number of requests received by CANUTEC is predicted to be 30,000 calls in 1993-94. In 1994-95, approximately 4,000 compliance inspections will be conducted by federal Transport Dangerous Goods (TDG) inspectors. Included in this number are 3,000 facility compliance inspections and 670 rail inspections. The remainder include consignment inspections, explosive vehicle inspections, hydrostatic test facility inspections and special permit site inspections.

Figure 2-75: Dangerous Goods Compliance and Emergency Response Performance



Approximately 60 Emergency Response Assistance Plans (ERAPs) are expected to be reviewed by the five Remedial Measures Specialists. Fifty ERAPs will be validated involving the on-site review of each Plan's content affecting approximately 400 companies.

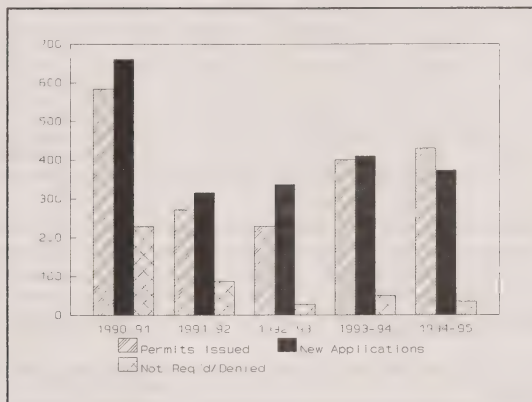
Auditing continues to be a very important facet within TDG. Audits are carried out in accordance with the audit standards established by the Canadian Standards Board and the Canadian General Standards Board. For 1994-95 an increase in audits is planned as a result of efforts to harmonize regulations with those of the United States. The following audits are planned: manufacturing facilities - 77; repair facilities - 2; inspection/test facilities - 5; and packaging field audits - 25.

In 1994-95, there will be approximately 400 pages of amendments that will be published in Canada Gazette I and II relating to biomedical waste, bulk containers, piggyback cargo tanks, drum reconditioning and the Omnibus project. The Omnibus project involved several meetings with the 10 provinces and the two territories to review the wording of the TDG Regulations to address issues of complexity, harmonization, and provincial uniformity cited by stakeholders before and during the government regulatory review initiative and which will result in the Omnibus amendment by 1995 replacing the current TDG Regulations.

Approximately 200 provincial dangerous goods inspectors will be trained by TDG headquarters staff. Seminars, awareness material and hand-outs will be developed and delivered for these training courses. Additional courses in regulations, inspections and enforcement will be delivered. Two training courses on TDG regulations will be delivered to U.S. inspectors in continuing efforts to harmonize inspection and enforcement.

A computer information system has been developed to prepare consolidated versions of the TDG Regulations and assist industry users in determining which TDG requirements apply for a given transportation scenario.

Figure 2-76: Dangerous Goods Equivalency Permits Performance

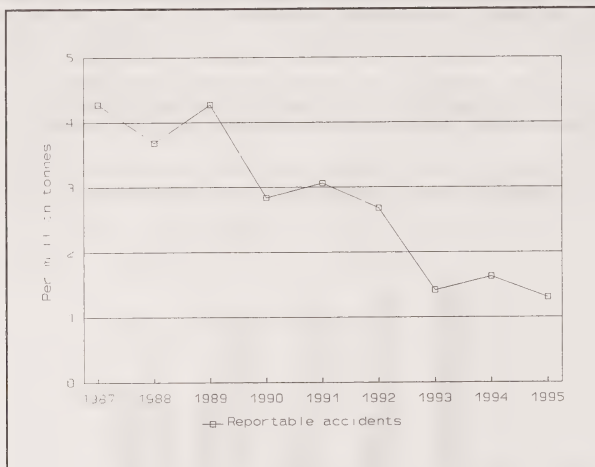


An equivalency permit is a statutory instrument which allows a permit holder to handle, offer for transport or transport dangerous goods in a manner that does not comply with the regulations but provides a level of safety that is equivalent to the regulations. Work activity in regards to equivalency permits involves a review of submissions which will result in one of the following: issuance, permit not required or denied.

Amendment Schedule 18 contained revised regulations for the transport of dangerous goods and, consequently, a number of permits are no longer required. This amendment schedule realigns the Transport of Dangerous Goods sub-activity with international requirements specifically with the seventh edition of the United Nations Recommendations.

Since the introduction of the Transportation of Dangerous Goods regulations and mandatory accident reporting requirements there has been a decrease in the rate of reportable dangerous goods accidents to estimates of dangerous goods moved. As attention continues to grow in attempts to improve the level of safety where consignments of dangerous goods are involved it is expected that this trend will remain constant.

Figure 2-77: Reportable Accidents per Million Tonnes



Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Figure 2-78 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-78: Net Expenditure

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	14,818	14,661	14,731	16,271	16,184
Less: Revenues*	310	300	597	-	-
	14,508	14,361	14,134	16,271	16,184
Capital	2,057	2,061	1,820	1,744	2,709
Grants and Contributions	48	78	76	51	61
	16,613	16,500	16,030	18,066	18,954
Full-time equivalents	136	129	139	137	138

* Revenue from the Motor Vehicle Test Centre in Blainville, which had previously been CRF revenue is credited to the Surface Activity commencing in 1992-93.

The Road Safety sub-activity has the mandate of reducing deaths, injuries, property damage and damage to the environment resulting from the use of motor vehicles. This sub-activity is responsible for motor vehicle safety and emission regulation, research, compliance and accident investigation. Figure 2-79 displays workload information for this sub-activity.

Figure 2-79: Performance Data - Road Safety and Motor Vehicle Regulation

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Vehicle tests	140	140	112	169	141
Component tests	180	150	144	184	151
Child seat tests	50	50	54	69	55
Audit inspections	100	100	92	96	385
Defect investigations	1,000	1,000	836	961	926
Vehicles recalled	.8M	.8M	2.05M	1.1M	.7M
Child seats recalled	40,000	40,000	68,108	75,329	⁽¹⁾ 496,464
New vehicle standards	10	13	11	9	15
Number of accidents investigated	400	270	⁽²⁾ 311	1,026	1,060

- 1 The unusually large number of child seats recalled in 1990-91 was due to a retroactive recall of child seats from one company covering the period 1986 to 1990.
- 2 The number of accidents investigated in 1992-93 decreased due to the development of a new program of accident investigation.

The road system is the scene of approximately 90% of all transportation fatalities (Figure 2-80) of which vehicle occupants constitute the largest single component. Federal programs, as described above, have contributed to a marked decrease in traffic fatalities - in the decade ending 1992, a 29.5% decrease in fatalities per 10,000 vehicle registrations (Figure 2-81). During 1992, 3,485 road users were killed. This is the lowest number recorded since 1961. This, however, is still the greatest single cause of loss of life of persons under the age of 30.

Figure 2-80: Fatalities by Mode of Transport

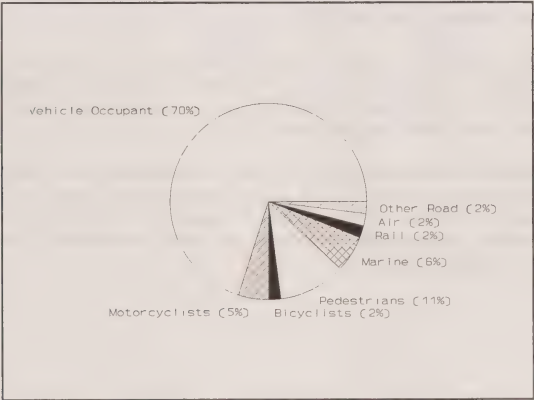
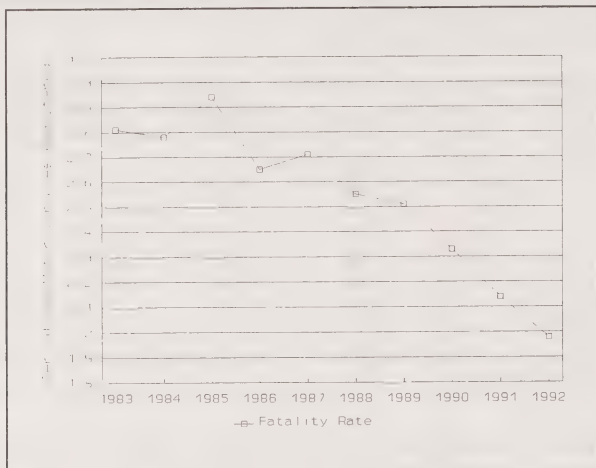


Figure 2-81: Fatality Rate per 10,000 Motor Vehicles Registered

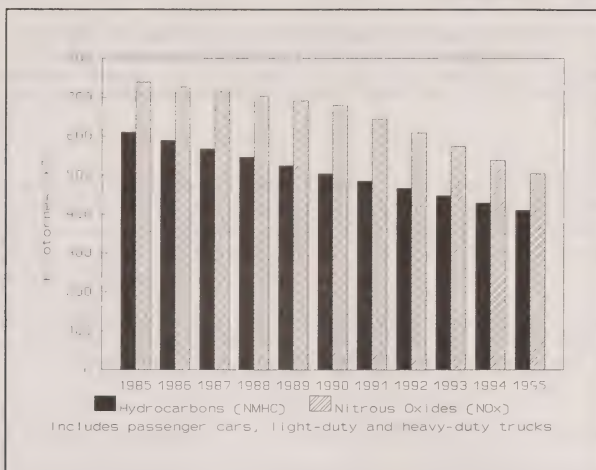


New vehicle emission standards address the largest single source of certain air contaminants that are health hazards or are contributors to environmental issues including smog, the greenhouse effect and acid rain. Standards introduced in 1987 (1988 for heavy vehicles) will reduce the motor vehicle contribution to volatile organic compounds (non-methane hydrocarbons), carbon monoxide, oxides of nitrogen and particulates. Figure 2-82 reproduces projections in the Canadian Council of Ministers of the Environment "Management Plan for Nitrogen Oxides (NO_x) and Volatile Organic Compounds (VOCs)" which show reductions of 40% each between 1985 and 2000.

New standards to be phased-in during 1994 to 1997 will further significantly reduce the emissions allowed from each vehicle, for example by 60% for oxides of nitrogen from passenger cars. The new standards are being applied by memoranda of understanding with vehicle manufacturers pending regulations under the revised (May 1993) *Motor Vehicle Safety Act*.

The fuel consumption standards applied under the Government-Industry Voluntary Fuel Consumption program have reduced average fuel consumption of new vehicles by 50% since 1973. This will have a major conservation effect as the Canadian fleet becomes younger. New standards to reduce vehicle energy consumption, and thereby carbon dioxide emissions, are being researched in conjunction with Natural Resources Canada and the US government.

Figure 2-82: Motor Vehicle Emission Levels



Direction and Administration

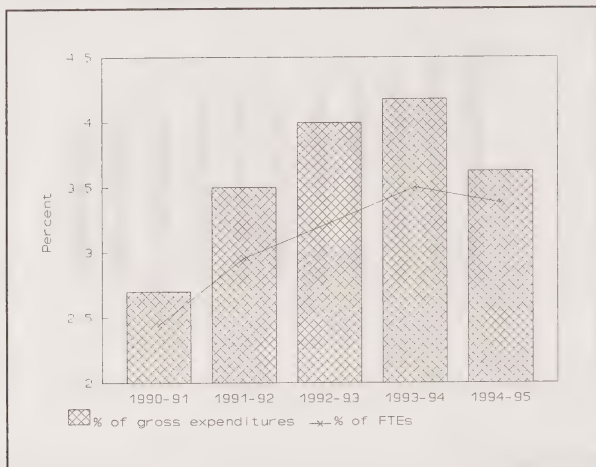
Figure 2-83 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-83: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Gross Operating	1,310	1,532	1,414	1,165	1,040
Less: Revenues	-	100	258	-	-
	1,310	1,432	1,156	1,165	1,040
Capital	163	140	6	17	-
	1,473	1,572	1,162	1,182	1,040
Full-time equivalents	14	14	13	12	10

The relationship of Direction and Administration operating expenditures and human resources to total Surface is displayed in Figure 2-84.

Figure 2-84: Direction and Administration as a Percentage of Total Surface Activity Gross Operating Expenditures and Full-time Equivalents



F. Departmental Administration

Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Sub-Objectives

Corporate Management: to provide overall direction to Transport Canada, and Transport Crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada, particularly those related to safety, are implemented in a consistent manner and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, and review in order to assist departmental management to meet its objectives.

Finance and Administration: to support the Department in the economic, efficient and effective management of its programs and achievement of its goals through the provision of professional financial management, information management, materiel management and contracting and other management services.

Personnel: to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the Department.

Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the Department and Crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Associate Deputy Minister, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance and Administration centrally controls and provides services and advice to the Department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, information management, materiel and contracting, and facility management. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the Department. Other services include internal audit, program evaluation and review, management consulting, public affairs, legal counsel, and security and emergency planning.

Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 8.2% of the Department's net total 1994-95 expenditures and 12.5% of the total human resources.

Figure 2-85: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93		Actual 1991-92		Actual 1990-91	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Operating										
Corporate Management	27,008	354	26,444	343	25,572	330	26,780	328	36,038	342
Finance and Administration	68,930	1,119	76,299	1,106	76,112	1,062	82,543	1,064	92,109	1,156
Personnel	57,160	993	69,591	1,003	65,995	986	65,134	956	70,792	974
	153,098	2,466	172,334	2,452	167,679	2,378	174,457	2,348	198,939	2,472
Capital										
Corporate Management	230		1,062		606		619		542	
Finance and Administration	18,232		23,414		4,458		2,970		10,469	
Personnel	9,019		4,491		5,097		5,271		2,892	
	27,481		28,967		10,161		8,860		13,903	
Grants and Contributions										
Corporate Management	25		104		110		150		269	
Personnel	-		292		272		176		90	
	25		396		382		326		359	
	180,604		201,697		178,222		183,643		213,201	
Revenues and Recoveries										
Corporate Management	-		7		2		-		-	
Finance and Administration	9,450		9,667		9,462		9,733		5,110	
Personnel	6,950		7,402		7,342		7,357		7,099	
	16,400		17,076		16,806		17,090		12,209	
	164,204		184,621		161,416		166,553		200,992	
CRF Revenues	-		-		2,126		1,445		-	

Note: The Airports Transfer Task Force was transferred from Corporate Management to the Airports Activity in fiscal year 1992-93. Management Consulting Services was transferred from Finance and Administration to Corporate Management in fiscal year 1992-93. The Resource Management Board Secretariat was transferred from Corporate Management to Finance and Administration in fiscal year 1991-92.

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are approximately \$20.4 million or 11.1% less than the 1993-94 forecast. The major changes that contribute to this net decrease include:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- decrease relating to the unallocated departmental shortfall variance (\$14.5 million), Transport Canada renewal activities (\$1.2 million), Transport Canada Internet (\$0.8 million), air traffic controller training program (\$0.8 million), Transport Integrated Personnel System (\$2.9 million) and miscellaneous decreases (\$0.6 million), offset by increased stores inventory (\$0.9 million) and increased requirements for video conferencing (\$0.7 million).

(19.2)

Capital:\$ Millions

- decreased requirements for the Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (\$4.2 million), the Transport Canada crisis centre (\$0.5 million), computer based training (\$1.0 million) and miscellaneous minor capital projects (\$3.5 million), offset by increases relating to the air traffic control tower simulator (\$6.7 million) and the internet project (\$1.0 million). (1.5)

Grants and Contributions:

- decreased requirements for the International Aviation Management Training Institute (\$0.3 million) and the International Civil Aviation Organization (\$0.1 million). (0.4)

Revenues and Recoveries:

- decreased recoveries from the disposal of crown assets. 0.7

Full-time equivalents

- increased requirements relating to Integrated Departmental Financial and Materiel Management System and Tower C retrofit project (16 FTE) and miscellaneous increases (14 FTE), offset by a reduced requirement for students (16 FTE). 14 FTE

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast for Departmental Administration is \$0.3 million or 0.2% greater than the 1993-94 Main Estimates of \$184.3 million. The difference reflects the following major items:

Budgetary\$ Millions**Operating:**

- decrease relating to expenditure restraint measures (\$7.8 million), information management services (\$2.6 million) and stores inventory reduction (\$0.9 million), offset by the increase relating to the unallocated departmental shortfall variance (\$2.9 million), Transport Canada renewal activities (\$1.2 million), Transport Canada internet (\$0.8 million), air traffic controller training program (\$0.8 million), Transport Integrated Personnel System (\$2.9 million) and miscellaneous increases (\$2.1 million). (0.6)

Capital:

- decrease relating to the air traffic controller tower simulator (\$6.7 million), offset by increased requirements for the Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (\$4.2 million), the Transport Canada crisis centre (\$0.5 million) and miscellaneous capital projects (\$1.3 million). (0.7)

Revenues and Recoveries:

\$Millions

- decrease relating to information management services (\$2.6 million), offset by increased recoveries from the disposal of crown assets (\$0.7 million) and miscellaneous recoveries (\$0.3 million).

1.6

Full-time equivalents

- increases relating to including students as FTE's (46 FTE) and other miscellaneous increases (42 FTE), offset by lapses due to government restraint programs and staffing delays (15 FTE).

73 FTE

Figure 2-86: Estimated 1994-95 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenues and Recoveries	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Total		
Corporate Management	27,008	230	25	27,263	-	27,263
Finance and Administration	68,930	18,232	-	87,162	9,450	77,712
Personnel	57,160	9,019	-	66,179	6,950	59,229
	153,098	27,481	25	180,604	16,400	164,204

Past Financial Performance

Figure 2-87: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Corporate Management	26,286	330	29,563	354	(3,277)	(24)
Finance and Administration	71,108	1,062	48,235	1,107	22,873	(45)
Personnel	64,022	986	69,594	986	(5,572)	-
	161,416	2,378	147,392	2,447	14,024	(69)
CRF Revenues	2,126		-		2,126	

Explanation of change: Actual financial requirements were \$14.0 million or 9.5% greater than projected in the Main Estimates. The major causes of this increase are as follows:

Budgetary

\$ Millions

Operating:

- increase due to additional costs for the Tower "C" retrofit project (\$0.7 million), the Transport Canada renewal activities (\$0.6 million), unallocated departmental shortfall variance (\$35.9 million), recoverable computer services (\$7.5 million) and miscellaneous increases (\$4.0 million), offset by decreases due to expenditures restraint (\$9.6 million), stores inventory reduction (\$2.0 million), transfers to other departmental activities for regional common services (\$1.1 million), transfer of resources to the Airports Activity for the Airports Transfer Task Force (\$1.6 million) and decreases due to implementation of new pension legislation (\$6.2 million). 28.2

Capital:

- decrease due to restraint measures and to offset revenue shortfall (\$5.7 million), Transport Integrated Personnel System (\$0.5 million) and miscellaneous decreases (\$1.2 million). (7.4)

Grants and Contributions

- decrease due to the transfer of the contribution for Airport Transfer Feasibility Studies to the Airports Activity. (0.3)

Revenues and Recoveries:

- increase in internal recoveries for computer services (\$5.0 million), incentive rebate program (\$0.3 million) and miscellaneous increases (\$1.2 million). (6.5)

Full-time equivalents

- decrease due to expenditure restraint programs (26 FTE), the transfer of the Airport Transfer Task Force to the Airports Activity (12 FTE) and an unallocated departmental surplus (31 FTE). (69 FTE)

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following expected program outcomes account for most of the human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found below. Outcomes expected from the application of Departmental Administration Activity resources include:

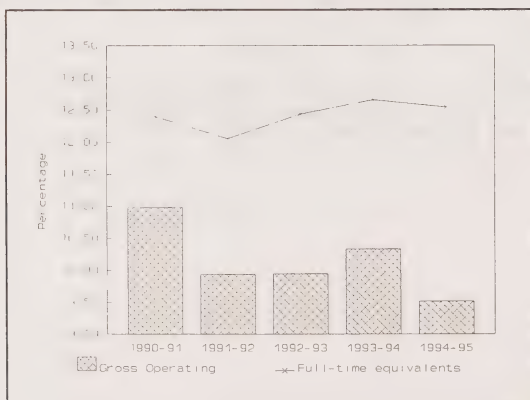
- cost-effective centralized measures to place human and financial resources at the disposal of management to support the achievement of Program objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- staff turnover rates in operationally-oriented activities - training volumes;
- introduction of new integrated office automated systems; and,
- government-wide initiatives such as Increased Ministerial Authority and Accountability (IMAA) and Public Service 2000, as well as previous deficit reduction commitments.

The cost-effectiveness of the Department's overhead functions is assessed through its relationships to total departmental financial and human resources. Figure 2-88 refers. Overall, the percentage is decreasing. However, in 1993-94, as a result of the transfer of airports to local airport authorities the total departmental gross operating expenditures decreased at a greater rate than those of the Departmental Administration Activity. The percentage therefore increased.

Figure 2-88: Departmental Administration Activity as a Percentage of Total Departmental Gross Operating Expenditures* and Full-time equivalents



* Excluding Crown corporations, capital and grants and contributions.

A major ongoing responsibility of the Administration function is the provision of facilities and curricula to accommodate technical and operational training for the Aviation and Canadian Coast Guard Activities, two of which are Air Traffic Control Services (ATS) and Canadian Coast Guard officer-cadet training. For 1994-95, at the Transport Canada Training Institute (TCTI) in Cornwall, controller training will account for 36,000 training days, technical training 15,300 days, telecommunications and electronics training for 13,500 days, and management training for 4,700 days. TCTI was made a Special Operating Agency (SOA) effective April 1, 1993.

The Canadian Coast Guard College will account for 11,000 training days associated with officer cadet training, 7,000 training days associated with training transferred from TCTI, 4,000 for training days associated with other technical training for Canadian Coast Guard and 10,000 training days associated with other parts of Transport Canada and other government departments. It is important to note that the training activity associated with officer cadets increased in 1993-94 and will continue to increase and stabilize at approximately 18,000 training days by 1995-96.

An integrated financial and materiel management system, national in scope, is being implemented within the Department. It is an off the shelf commercial package customized to meet specific departmental requirements. The system will be implemented in a phased approach. Release one will be implemented nationally in 1994-95 at 50 pre-selected sites (1,100 users); Release two will enhance the functionality of Release one; and Release three will provide the full functionality to the rest of the Department's users in 1995-96.

A major project by Public Works and Government Services Canada in cooperation with Camdev Corporation is under way to remove the asbestos in Tower "C" of the Place de Ville complex and retrofit the tenant space. The Finance and Administration sub-activity, on behalf of Transport Canada, is responsible for ensuring that the Department's interests are served in this project. In addition, \$5.2 million will be spent by the Department to install a new voice and communication system throughout the building.

Section III **Supplementary Information**

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net Program expenditures by standard object.

Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual* 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	963,050	952,239	971,392
Contributions to employee benefit plans	131,364	113,750	102,764
Other personnel costs	47,505	45,411	48,412
	1,141,919	1,111,400	1,122,568
Goods and Services			
Transportation and communications	81,909	103,299	118,162
Information	6,637	8,492	9,664
Professional and special services	162,772	191,367	353,452
Rentals	14,276	19,472	23,826
Purchased repair and maintenance	76,599	87,033	107,603
Utilities, materials and supplies	118,618	140,211	157,314
Payments to Crown corporations	501,541	539,967	593,825
Other subsidies and payments	6,441	6,893	7,108
	968,793	1,096,734	1,370,954
Total Operating	2,110,712	2,208,134	2,493,522
Capital			
Land, buildings and works	178,633	193,240	65,047
Machinery and equipment	344,434	374,593	220,448
	523,067	567,833	285,495
Total Controlled Capital***	310,052	312,250	204,821
Total Expenditures	2,943,831	3,088,217	2,983,838
Revenue credited to the Vote	931,165	928,644	983,311
Total Net Budgetary Expenditures	2,012,666	2,159,573	2,000,527
Non-budgetary (loans, investments and advances)	-	-	20,000
	2,012,666	2,159,573	2,020,527

* The 1992-93 column in Figure 3-1 understates actual capital expenditures, on a voted basis, by \$213.5 million. Figure 3-1 does not take into separate account that portion of personnel and goods and services that is budgeted for, consumed by and charged against, the Capital Vote. Data in the 1993-94 and 1994-95 columns, as well as all other 1992-93 capital displays elsewhere in Sections 1, 2 and 3, reflect the vote split.

** Includes statutory payments for Victoria Jubilee Bridge.

*** Controlled capital contains budgetary expenditures for investment in: the acquisition of land, buildings and engineering structures and works. The acquisition or creation of other capital assets considered essential to ongoing program delivery and major alterations, modifications or renovations that extend the use of capital assets or change their performance or capability. Minor capital is the residual after the amount of controlled capital has been established. In accordance with the Operating Budget principles, these resources would be interchangeable with personnel and goods and services expenditures. Transport Canada does not have capital falling within this definition.

2. Personnel Requirements

Figure 3-2 displays the full-time equivalents and salary range and provision by category for 1994-95. Personnel expenditures represent 56.7% of total net budgetary expenditures.

Figure 3-2: Details of Personnel Requirements

	Full-time equivalent			1994-95	
	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Current Salary Range	Average Salary Provision
OIC Appointments	2	2	1	113,600 - 170,500	145,000
Executive	248	241	244	63,300 - 128,900	83,167
Scientific and Professional Category					
Architecture and Town Planning	3	3	3	22,134 - 80,370	64,454
Chemistry	13	12	12	23,690 - 75,638	54,395
Economics, Sociology and Statistics	102	103	95	20,600 - 87,241	64,859
Education	33	36	38	19,270 - 74,268	58,768
Engineering and Land Survey	535	607	572	29,722 - 80,521	61,352
Library Science	7	7	1	26,132 - 61,951	44,305
Physical Sciences	30	23	31	23,056 - 79,045	60,624
Psychology	-	4	1	31,302 - 72,897	-
Scientific Regulation	1	1	1	19,534 - 68,830	66,253
Meteorology	-	-	1	21,240 - 76,843	-
Law	8	7	-	29,870 - 128,900	81,449
Administrative and Foreign Service Category					
Administrative Services	1,273	1,264	1,164	17,994 - 75,002	45,760
Computer Systems Administration	211	231	214	24,060 - 78,759	47,801
Financial Administration	215	219	204	15,981 - 71,883	53,304
Information Services	53	52	52	17,849 - 67,814	56,223
Organization and Methods	17	17	18	17,635 - 72,700	57,237
Personnel Administration	219	222	223	16,882 - 69,291	49,109
Programme Administration	744	715	728	17,994 - 75,002	49,829
Purchasing and Supply	141	142	133	16,781 - 72,700	43,830
Commerce	-	-	1	19,263 - 79,497	-
Management Trainee	6	12	12	29,562 - 50,388	37,759
Translation	2	2	1	22,660 - 65,519	54,533
Technical Category					
Aircraft Operations	585	567	548	50,467 - 87,647	65,232
Air Traffic Control	2,460	2,362	2,251	19,852 - 88,992	60,918
Drafting and Illustration	70	73	74	20,448 - 52,986	37,818
Educational Support	3	2	2	14,089 - 37,484	35,162
Electronics	1,516	1,522	1,496	21,358 - 68,973	49,389
Engineering and Scientific Support	423	432	423	18,457 - 66,859	49,646
General Technical	992	978	919	16,608 - 73,190	42,202
Photography	2	1	2	22,610 - 41,199	31,144
Radio Operations	1,360	1,350	1,301	19,539 - 67,992	41,421
Ships' Officers	828	775	741	28,900 - 77,609	45,643
Social Science Support	68	69	68	16,608 - 75,927	41,982
Technical Inspection	664	594	583	16,608 - 75,831	52,652

	Full-time equivalent			1994-95	
	Estimates	Forecast	Actual	Current	Average
	1994-95	1993-94	1992-93	Salary Range	Salary Provision
Administrative Support Category					
Communications	28	26	27	20,195 - 41,830	31,384
Data Processing	34	70	40	17,680 - 48,804	34,038
Clerical and Regulatory	2,139	2,154	2,255	16,999 - 41,724	27,861
Office Equipment	9	7	7	16,648 - 33,218	25,615
Secretarial, Stenographic and Typing	518	525	552	16,847 - 41,991	28,039
Students	71	96	-		19,577
Operational Category					
Firefighters	485	485	487	29,325 - 58,156	38,377
General Labour and Trades	1,520	1,465	1,787	20,495 - 51,174	31,888
General Services	133	128	128	17,489 - 53,544	29,735
Heating, Power and Stationary Plant Operation	35	33	33	24,898 - 49,943	32,624
Lightkeepers	172	213	166	21,076 - 39,104	24,938
Ships' Crew	1,506	1,497	1,427	30,852 - 44,268	32,727
Other	211	33	57		45,365
	19,695	19,379	19,124		

Notes: Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1993. The average salary provision column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Transport's Capital reference levels for 1994-95 are \$523.1 million, which represents 26.0% of total net departmental budgetary reference levels. Figure 3-3 summarizes capital spending by activity and by capital investment component (i.e. the major investment categories used to manage capital expenditures in the Department).

Figure 3-3: Capital by Activity and Capital Investment Component (CIP)

(thousands of dollars)		Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	For Details See Page
Policy and Coordination		2,780	12,446	37,788	3-22
Canadian	Fleet CIP	32,471	72,906	35,574	
Coast	Harbours and Ports Management Plan	24,994	25,618	16,946	
Guard	Conventional Aids/Radio Aids	7,496	12,029	11,076	
	Bases/Sub-bases	11,956	13,726	12,903	
	Vessel Traffic Services/CG Radio	9,846	13,056	11,797	
	Emergencies/Ship Safety	4,908	11,786	7,673	
	Waterways Systems	8,927	13,619	5,605	
	Information Management	2,705	4,317	-	
Sub-total Marine		103,303	167,057	101,574	3-8
Aviation					
	Air Navigation Services	248,354	204,269	199,563	
	Aircraft Services	5,207	19,768	25,045	
	Other Aviation	10,666	9,026	3,376	
Sub-total Aviation		264,227	233,063	227,984	3-13
Airports					
	Buildings	42,182	42,540	39,289	
	Airside/Groundside pavements	62,192	62,720	66,429	
	Mobile Equipment	11,155	11,250	8,399	
	Other	7,328	7,390	5,448	
Sub-total Airports		122,857	123,900	119,565	3-18
Surface		2,419	2,400	1,969	
Departmental Administration		27,481	28,967	10,161	3-22
		523,067	567,833	499,041	
% Change Over Previous Period		(7.9)	13.8		

The Department's capital program is managed using a medium term investment strategy of ongoing asset life-cycle restoration and replacement. The goal is to protect the ongoing availability of a safe and efficient national transportation infrastructure to shippers, carriers and the travelling public. Most of the ongoing and planned projects are for asset restoration and replacement projects. The Department recognizes that it has very little flexibility for expansion and facility re-development projects. These are being undertaken primarily by the private sector and by local airport authorities.

The Department's capital investment in the national transportation infrastructure is currently valued at an estimated \$18.9 billion (replacement cost), excluding fixed assets owned by federal Crown corporations and airport facilities operated under lease arrangements with third parties. The investment base and, consequently, the Department's capital program are concentrated in the air and marine modes (Figure 3-4). Road and rail modes, falling under the jurisdiction of the provinces and Crown corporations, respectively, are supported by grants and contributions (page 3-28) rather than capital expenditures.

Figure 3-4, illustrates the breakdown of Transport's asset base. A small decrease in the base was realized during 1993-94 as a result of an internal review of the Department's methods of asset replacement values and associated economic lives.

For the Estimates year, an amount of \$94.7 million has been estimated for economic slippage of capital projects. This estimate of slippage reflects the fact that, in a sufficiently large population of capital projects, some inevitably will be delayed or temporarily interrupted by events beyond the Department's control. Examples of such events are labour disputes, contract disputes, material shortages, contractor insolvencies and weather. Over a number of years, it is possible, statistically and judgmentally, to measure the effect of these events and predict with reasonable accuracy, the amount of slippage for the whole capital program. Figure 3-5 shows the estimated effect of slippage on the 1994-95 capital program for each activity. The column entitled "Projects Listed" reflects those projects displayed in Figures 3-6 to 3-10 inclusive.

Figure 3-4 : Transport Canada Fixed Assets

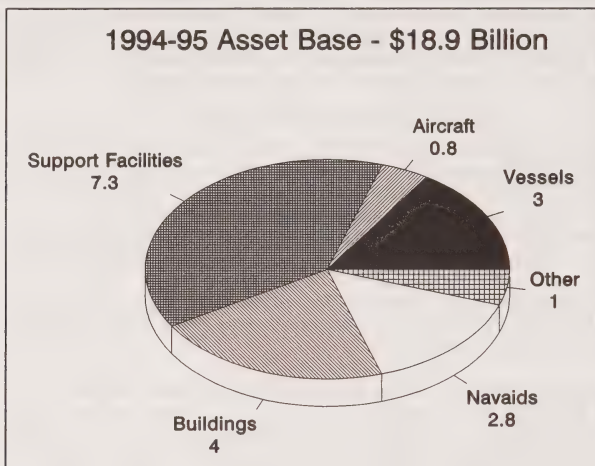


Figure 3-5 : Capital-Discounting for Slippage - 1994-95 Estimates

(thousands of dollars)

1994-95 Main Estimates					
	Projects Listed	Not Listed	Total Program	Discount for Slippage	Total Estimates
Policy and Coordination	1,000	1,780	2,780	-	2,780
Canadian Coast Guard	66,476	45,602	112,078	8,775	103,303
Aviation	242,616	79,592	322,208	57,981	264,227
Airports	74,122	76,716	150,838	27,981	122,857
Surface	-	2,419	2,419	-	2,419
Departmental Administration	24,517	2,964	27,481	-	27,481
Total	408,731	209,073	617,804	94,737	523,067

Figures 3-6 to 3-10 list each activity's individual capital projects, by sub-activity, province and location. Where the location is not specified in bold type, the project involves multiple locations. In addition, for each project an indication is given of its class of estimate, and approval status. The following definitions apply:

Class A Estimate: This is the most accurate and comprehensive level of estimate, normally limited to items in production, or to immediate or repeat orders. It must be based on full production configuration data, or on enforceable schedules, or other legally binding instruments. Typically, a Class A Estimate would support a submission for increasing the quantities of deliverables for a project when the project is under contract and when a contract clause provides the basis for the estimate.

Class B Estimate: The scope of this estimate covers the design of all major systems and sub-systems together with production plans, site and installation investigations, special transportation requirements, labour market constraints and outlines of all other project objectives. While less accurate than Class A, this estimate normally requires significant project definition work, frequently by means of a contract with the private sector and the participation of appropriate common service organizations.

Class C Estimate: The scope of this estimate covers the life-cycle costs of the preliminary solution to the Statement Of Requirement (SOR), including a preliminary analysis, in consultation with appropriate common service organizations, of sources of supply and projection and technological readiness. It must be sufficiently accurate to justify investment decisions.

Class D Estimate: This is a rough estimate based on a comprehensive mission-related SOR, which gives an approximation of final total project costs and project duration.

Preliminary Project Approval (PPA): Treasury Board's (TB) Authority to initiate a project in terms of its intended operational requirement, including approval of, and expenditure authorization for, the objectives of the project definition phase. Sponsoring departments are to submit for PPA only when the project's entire life-cycle scope has been examined and costed, normally to the Class C level, and when the cost of the Project Definition (PD) Phase has been estimated to the Class B level.

Effective Project Approval (EPA): TB's approval of, and expenditure authorization for, the objectives of the project implementation phase. Sponsoring departments are to submit for EPA only when the scope of the project's life-cycle phase has been defined and where the estimates have been refined to at least the Class B level.

Departmental Approval (DA): TB's approval is not required.

All projects with a total estimated cost of \$1 million and more are listed. As well, all projects that were listed in previous Estimates as having future years' requirements are also listed. Explanation are footnoted for those projects with total estimated costs that have changed by more than \$1 million dollars. Finally, details of the Department's Major Crown Projects are presented in the addendum beginning on page 3-24.

Figure 3-6: Details of Major Capital Projects - Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
COAST GUARD FLEET					
HEADQUARTERS					
Marine Navigation Services					
Asbestos Removal					
CCGS Griffon (B-DA)	4,790	5,700	10	5,690	-
Fleet Restructuring - 2 Catamarans and 1 Air Cushioned Vehicle (C-PPA)	28,491	27,773	977	-	26,796
1. Fleet Restructuring - Modifications to Several Vessels (C-DA)	2,049	793	106	-	687
Icebreaking and Arctic Operations					
Warranty Work					
CCGS Henry Larsen (B-DA)	2,945	2,928	431	2,426	71
Hard Copy Communication System for CCG Vessels (B-DA)	3,254	3,254	1,440	930	884
Acquisition of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) for CCG Vessels (B-DA)	1,207	1,157	872	100	185
Acquisition of VHF Direction Finders for CCG Vessels (B-DA)	2,291	2,291	1,519	100	672
Global Positioning System Receivers for Vessels (B-DA)	1,152	1,215	249	966	-
Marine Search and Rescue					
Lifeboat Replacement (B-EPA)	46,535	46,717	5,681	11,970	29,066
HARBOURS AND PORTS					
NEWFOUNDLAND					
Mary's Harbour					
Wharf Extension (B-DA)	2,670	2,102	1,402	700	-
Lapointe					
Wharf Reconstruction (B-DA)	2,213	1,763	1,227	536	-
NOVA SCOTIA					
Sydney					
Replace and Extend West Berth (C-DA) ...	-	14,489	225	189	14,075
PRINCE EDWARD ISLAND					
Summerside					
Replacement of Transit Sheds (B-DA)	6,265	6,265	1,644	4,621	-

1. See page 3-12 for explanation of major changes in estimated costs.

Figure 3-6: Details of Major Capital Projects - Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
HARBOURS AND PORTS (cont'd)					
QUÉBEC					
Rimouski					
2. East Jetty Wharf Reconstruction (B-EPA)	18,432	15,000	4,431	8,000	2,569
Spur Wharf Reconstruction (B-EPA)	3,550	2,921	2,921	-	-
Montmagny					
3. Wharf Restoration (B-DA)	5,560	4,175	3,712	463	-
Baie Comeau					
Harbour Restoration (B-EPA)	28,577	28,577	26,285	1,750	542
Gros Cacouna					
4. Entrance Enlargement (B-EPA)	57,179	6,344	182	4,536	1,626
5. Engineering and Environmental Studies (B-EPA)	3,607	1,928	1,653	-	275
ONTARIO					
Pelee Island					
6. Mainland Ferry Facilities (B-DA)	13,340	11,163	10,693	420	50
CONVENTIONAL AND RADIO AIDS TO NAVIGATION					
NEWFOUNDLAND					
Marine Navigation Services					
Cape Race					
Replace Loran "C" (B-EPA)	19,491	19,000	16,343	2,657	-
BASES AND SUB-BASES					
Marine Navigation Services					
NEWFOUNDLAND					
St. John's					
Repair Wharf Berth 30 (B-DA)	-	1,599	-	1,599	-
NOVA SCOTIA					
Dartmouth					
Wharf Electrical Upgrade (B-DA)	-	1,230	96	1,134	-
QUÉBEC					
Sorel					
Repairs to Wharf (B-DA)	6,279	6,279	2,050	4,229	-
Trois Rivières					
Relocation of Air Cushioned Vehicle (C-DA)	3,621	3,621	400	-	3,221

2., 3., 4., 5., 6. See page 3-12 for explanation of major changes in estimated costs.

Figure 3-6: Details of Major Capital Projects - Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
BASES AND SUB-BASES (cont'd)					
Marine Search and Rescue					
BRITISH COLUMBIA					
Kitsilano					
Search and Rescue Base Replacement (B-DA)	2,666	2,760	2,166	594	-
VESSEL TRAFFIC SERVICES/ COAST GUARD RADIO STATIONS					
Marine Navigation Services					
NEW BRUNSWICK					
Saint John (Fundy)					
Vessel Traffic Services					
Re-Equipment (B-DA)	9,832	9,832	6,743	3,089	-
ONTARIO					
Sarnia					
7. Vessel Traffic Services					
Equipment (B-DA)	9,284	8,278	637	1,996	5,645
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver					
Canadian Coast Guard Radio Station					
Consolidation Plan (B-DA)	2,940	2,940	400	1,392	1,148
Tofino					
Canadian Coast Guard Radio Station					
Consolidation Plan (B-DA)	2,756	2,756	96	-	2,660
MULTI-PROVINCES					
Continuous Maritime Broadcast					
Equipment Replacement Program (B-DA)	2,094	2,091	2,027	64	-
8. NAVTEX System (B-DA)	4,216	3,097	2,097	800	200

7., 8. See page 3-12 for explanation of major changes in estimated costs.

Figure 3-6: Details of Major Capital Projects - Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
EMERGENCIES/SHIP SAFETY					
Regulatory					
HEADQUARTERS					
Replace Marine Simulators (B-DA)	11,284	11,239	9,144	2,095	-
ONTARIO					
Port Colbourne					
Marine Emergency Centre (C-DA)	1,590	1,590	109	-	1,481
WATERWAYS SYSTEMS					
Marine Navigation Services					
NOVA SCOTIA					
Liverpool					
Queens Harbour Improvement (B-DA)	9,272	9,162	4,907	3,230	1,025
BRITISH COLUMBIA					
Fraser River					
9. Steveston Training Wall (B-EPA)	18,137	14,468	8,518	200	5,750

9. See page 3-12 for explanation of major changes in estimated costs.

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)

		From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1.	Fleet Restructuring - Vessel Modifications	3-8	2,049	793	(1,256)
	The estimated total cost has been reduced due to previously-planned modifications that are no longer required to some vessels.				
2.	Rimouski - East Jetty Wharf Reconstruction	3-9	18,432	15,000	(3,432)
	The total estimated cost has been reduced as a result of the contract award being less than anticipated.				
3.	Montmagny - Wharf Restoration	3-9	5,560	4,175	(1,385)
	The total estimated cost has been reduced as a result of the contract award being less than anticipated.				
4.	Gros Cacouna - Entrance Enlargement	3-9	57,179	6,344	(50,835)
	The decrease in total estimated cost is due to Treasury Board's approval of only that portion of the project that relates to widening of the harbour entrance.				
5.	Gros Cacouna - Engineering and Environmental Studies	3-9	3,607	1,928	(1,679)
	Reduced requirements are due to a change in the scope of the project.				
6.	Pelee Island - Mainland Ferry Services	3-9	13,340	11,163	(2,177)
	The total estimated cost has been reduced as a result of the contract award being less than anticipated.				
7.	Sarnia - Vessel Traffic Services - Equipment	3-10	9,284	8,278	(1,006)
	In order to stay within available funding levels, the scope of this project has been changed, thereby reducing the estimated total cost.				
8.	NAVTEX System	3-10	4,216	3,097	(1,119)
	The total estimated cost has been reduced as a result of a newer, less-expensive technology.				
9.	Fraser River - Steveston Training Wall	3-11	18,137	14,468	(3,669)
	The total estimated cost has been reduced due to the cancellation of Phase II of this project.				

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Aviation

The following abbreviations or acronyms are, or may be, used in the subsequent project listing.

ACC	Area Control Centre	NACIS	National Aviation Company Information System
ANS	Air Navigation Systems	NAPA	National Aeronautics Products Approval System
ASDE	Air Surface Detection Equipment	NDB	Non-Directional Beacon
ATB	Air Terminal Building	PAL	Peripheral Station
ATB/OPS	Air Terminal Building/Operation Building	P.I.A.	Pearson International Airport
ATCOPS	Air Traffic Control Operations	RAMP	Radar Modernization Project
ATC	Air Traffic Control	RATD	Regional Air Traffic Display (simulators)
ATS	Air Traffic Services	RATS	Regional Air Traffic Simulator
AWOS	Automated Weather Observing System	RCO	Remote Control Outlet
BILCOM	Bilingual Communication Project	R&D	Research and Development
CAATS	Canadian Automated Air Traffic System	RDPS	Radar Data Processing System (RAMP)
CARS	Community Aerodrome Radio Stations	RFSS	Remote Flight Service Station
CASS	Canadian Airport Security Systems	RVR	Runway Visual Range
CPMS	Control and Performance Monitoring System	SEIP	System Engineering & Integration
DCPC	Direct Current Power Control	TACAN	Tactical Air Navigation Aid
DF	Direction Finder Project	TCTI	Transport Canada Training Institute
DME	Distance Measuring Equipment	TCU	Terminal Control Unit
EDM	Electronic Duty Manager	TELECOM	Telecommunications
EDP	Electronic Data Processing	TWR	Control Tower
EMD	Electro-Magnetic Detection	UHF	Ultra High Frequency
FSS	Flight Service Station	VHF	Very High Frequency
GAATS	Gander Automated Air Traffic System	VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
ICCS	Integrated Communications Control System	VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
IF	Intermediate Fix (IFR Approach)	VIP/OIDS	Visual Information Projection/Operational Information Display System
IFR	Instrument Flight Rules	VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
ILS	Instrument Landing System	VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment
IRS	Interim Regional Simulators	VORTAC	VOR and TACAN Co-located
JETS	Joint Enroute Terminal Service	VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment
LOC/DME	Localizer/Distance Measuring Equipment		
MACS	Modular Aeronautical Communication Switch		
MIDS	Multi Purpose Information Display System		
MLS	Microwave Landing System		
MODS	Modifications		

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM					
Headquarters - Ottawa					
Combined ANS Facilities Project (B-EPA)	34,976	34,976	32,797	1,280	899
Modular Aeronautical Communications					
Switch (MACS) (B-EPA)	48,634	48,634	48,291	343	-
Procurement of ICCS Training Simulator (B-EPA)	7,407	7,407	7,206	201	-
Upgrade and Modernize Gander FSS Operations (B-EPA)	3,382	3,382	1,780	280	1,322
Investigation of Automatic Dependent Surveillance (B-EPA)	2,648	2,648	1,911	737	-
Procure VHF-Df NavAids (B-EPA)	3,902	2,960	2,648	165	147
Bulk Procurement of VOR/DME and Support Equipment (B-EPA)	43,055	43,010	18,122	4,605	20,283
TC Costs Associated with TACAN Replacement Program (B-EPA)	3,142	2,642	1,880	100	662
GAATS-Support Surveillance System (B-EPA)	2,979	2,979	2,961	18	-
IRS Enhancements (B-EPA)	2,685	2,685	304	1,829	552
VHF/AM Ground Portable Transceivers (B-EPA)	1,305	1,305	1,130	175	-
Tube Type ILS Replacement Phase II (B-EPA)	12,469	12,469	12,282	187	-
Monitor/Controller Procurement (B-EPA)	5,416	5,416	2,729	1,310	1,377
Transmissometer Systems (B-EPA)	7,870	7,870	1,247	1,700	4,923
Procurement and Installation of Uninterruptible Power Units (B-EPA)	14,475	14,475	11,602	300	2,573
Operational Information Display System-OIDS-2 and OIDS-1 (B-EPA)	5,496	5,496	4,683	813	-
National Flight Data Processing (NFDPS) (B-EPA)	2,924	2,924	2,415	384	125
Radar Modernization Project (RAMP) (B-EPA)	810,504	810,504	779,017	16,000	15,487
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) (A-EPA)	658,658	658,658	300,065	135,000	223,593
Microwave Landing System (MLS) (C-PPA)	626,705	626,705	35,158	27,000	564,547
Engineering Development of Computer-Based Training (B-EPA)	1,936	1,936	1,036	379	521
Canadian Airspace Management Simulator (CAMSIM) (B-EPA)	50,999	50,999	20,581	22,900	7,518
Technical Systems Centre Renovation (B-EPA)	6,760	6,760	6,733	27	-
Translate Manufacturers Manuals (B-EPA)	22,298	22,298	2,095	1,500	18,703
Voice Logging Equipment (B-EPA)	1,852	1,852	1,773	79	-
Regional School Upkeep (B-EPA)	1,408	1,408	1,168	240	-
ILS Refurbishment (B-EPA)	-	6,868	1,274	2,564	3,030

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (cont'd)					
NOVA SCOTIA					
Halifax					
Replace Control Tower (B-EPA)	6,578	7,133	132	-	7,001
NEW BRUNSWICK					
Moncton Riverview ACC					
Improve Air Quality (B-EPA)	-	2,957	351	2,186	420
Move Terminal Control Unit to Area Control Centre (B-EPA)	1,948	1,967	1,837	130	-
QUÉBEC					
Quebec					
Consolidate TCU to Montreal ACC (B-EPA)	2,378	2,378	1,614	764	-
1. Replace Control Tower (C-PPA)	8,546	14,526	2,860	1,195	10,471
ONTARIO					
London					
Replace Tube Type VORTAC w/Solid (B-EPA)	-	1,049	803	246	-
Sudbury					
Refurbish Control Tower (B-EPA)	1,100	1,126	1,066	60	-
Thunder Bay					
ATB/FSS Complex and Regulatory Office (B-EPA)	3,870	3,797	2,726	923	148
Toronto					
ACC Expansion-North Bay TCU (B-EPA) . .	-	1,365	1,217	148	-
Replace Underground Storage Tanks (B-EPA)	-	2,440	960	730	750
MANITOBA					
Winnipeg					
Rebuild Tower (B-DA)	2,905	3,001	2,736	265	-
BRITISH COLUMBIA					
Pitt Meadows					
Install DVOR/DME (B-EPA)	1,134	1,103	1,047	56	-
Vancouver					
Construct Control Tower (B-EPA)	-	14,804	2,310	6,490	6,004
Install Approach Aids (B-EPA)	-	5,887	183	1,380	4,324

1. See page 3-17 for explanation of major changes in estimated costs.

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES					
Coral Harbour					
Relocate NDB (B-EPA)	1,113	1,182	1,038	144	-
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters - Ottawa					
Turbojet and Simulator Acquisition (B-EPA) .	52,744	52,744	52,562	182	-
ONTARIO					
Hamilton					
2. New Flight Services Hangar (B-EPA) . . .	10,870	8,533	7,313	1,220	-
Ottawa					
Renovation to Flight Services Hangar (B-EPA)	12,128	12,128	8,564	3,564	-
MANITOBA					
Winnipeg					
New Flight Services Hangar (B-EPA)	6,992	7,062	575	-	6,487
AVIATION REGULATION					
Headquarters - Ottawa					
NACIS Enhancement "A" (B-EPA)	1,234	1,234	1,177	57	-
Air Personnel Licensing System Modernization Project (B-EPA)	-	1,480	367	1,113	-
NAPA Enhancement "A" (B-EPA)	-	2,443	1,490	823	130
NACIS Enhancement "B" (B-EPA)	-	2,590	1,534	824	232

2. See page 3-17 for explanation of major changes in estimated costs.

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation

(thousands of dollars)

		From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1.	Quebec - Replace Control Tower	3-15	8,546	14,526	5,980
	The increase in estimated cost is due to a considerable change in project scope after obtaining PPA. Instead of the originally-planned Tower and FSS, an Aviation Complex and Flight Information Centre (FIC) will be constructed.				
2.	Hamilton - New Flight Services Hangar	3-16	10,870	8,533	(2,337)
	The decrease in estimated cost is due to obtaining favourable contract prices.				

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters					
Purchase 5 large Emergency Response Vehicles (B-DA)	-	3,431	682	2,749	-
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake					
Taxiway System Improvements (B-DA)	1,739	1,301	42	1,259	-
Gander					
Decentralize Heating System Air Terminal & Maintenance Garage (B-DA) . .	-	1,684	712	972	-
St. John's					
Development of General Aviation Area (B-DA)	3,311	3,312	202	-	3,110
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
1. Upgrade Climate Control System (B-DA)	7,136	14,185	748	6,094	7,343
Retail Plan Projects (B-DA)	-	2,894	1,513	1,381	-
Implement Technical Data Centre (B-DA) . .	1,415	1,415	1,155	103	157
NEW BRUNSWICK					
Moncton					
Rehabilitate Runway 11-29 & 02-20 and Crosswind Lighting (B-DA)	-	2,808	2,788	20	-
QUÉBEC					
Quebec					
Air Terminal Building Expansion (C-PPA) . .	-	16,755	547	7,000	9,208
Regional Office - Dorval					
Management of the Inuit Program (B-DA) . .	3,059	3,083	2,960	123	-
Charlevoix					
Overlay Runway 15-33, Taxiway A, and Apron 1 (C-DA)	2,269	3,058	123	-	2,935
ONTARIO					
Lester B. Pearson International Airport					
2. Replace Key Card Access Control (B-DA)	6,776	1,509	1,029	480	-
Resurface Runway 15-33 (B-DA)	-	4,180	291	3,889	-
Airside Development - North/					
South Runway (B-EPA)	-	31,463	22,000	9,463	-

1., 2. See page 3-21 for explanation of major changes in estimated costs.

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
ONTARIO (cont'd)					
Lester B. Pearson International Airport (cont'd)					
3. Redevelopment					
of Terminals I and II (C-PPA)	7,503	9,735	5,785	2,500	1,450
Terminal 1 Apron Slab Replacement (B-DA)	5,944	6,012	3,702	-	2,310
Modifications to Designated Exit Doors					
Terminal 1 (B-DA)	1,930	1,930	123	-	1,807
Provide Services - De-Icing					
Facility (C-PPA)	12,895	12,561	60	-	12,501
Replace Terminal 2 Fire					
Alarm System (B-DA)	1,817	1,817	112	-	1,705
Replace Terminal 1 Fire					
Alarm System (B-DA)	1,334	1,334	68	-	1,266
Ottawa International Airport					
Rehabilitate Runway 07-25 (B-DA)	-	2,994	200	2,794	-
Restoration/Renovation Buildings					
T49 and T51 (B-DA)	3,649	3,649	131	300	3,218
North Bay					
Reconstruct Runway 18-36 (B-DA)	2,463	1,946	1,904	42	-
Thunder Bay					
Air Terminal Expansion & Flight					
Service Station (B-EPA)	33,400	33,074	21,503	11,100	471
Groundside Development (B-DA)	5,857	5,850	5,573	277	-
London					
Restore Runway 09-27 and					
Associated Lighting (B-DA)	-	1,740	82	1,658	-
Windsor					
Restore Runway 12-30 and					
Related Facilities (B-DA)	-	1,685	82	1,603	-
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Reconstruct Apron 5 and					
Taxiway J (B-DA)	-	1,603	57	1,546	-
Reconstruct Apron 4 and					
Taxiway M (B-DA)	-	1,547	37	1,510	-
Administration Building					
Modifications (B-DA)	7,043	7,068	5,645	1,423	-
SASKATCHEWAN					
Saskatoon					
Restore Runway 15-33					
and Lighting (B-DA)	-	2,349	85	2,264	-
ALBERTA					
Grande Prairie					
Replace Field Electrical Centre (B-DA)	-	1,738	122	1,616	-

3. See page 3-21 for explanation of major changes in estimated costs.

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
BRITISH COLUMBIA					
Kamloops					
Rehabilitate Runway 08-26 and Taxiway C (B-DA)	-	3,503	191	3,312	-
Penticton					
Rehabilitate Runway 16-34 and Taxiway A (B-DA)	-	3,257	144	3,113	-
Sandspit					
Replace Air Terminal and Related Work (B-DA)	4,490	4,523	178	2,944	1,401
Pacific Regional Office					
Environmental Mitigation Sea Island (B-DA)	-	2,990	1,580	1,010	400
NORTHWEST TERRITORIES					
Iqaluit					
Resurface Runway 18-36, Taxiway B,C,D and Apron 11 (B-EPA)	11,697	11,440	10,340	1,100	-
Cambridge Bay					
Replace Field Electrical Centre (B-DA) ...	-	1,231	53	477	701
ECONOMIC STATEMENT					
4. Strategic Capital Investment Initiatives -					
Northern Airports	20,000	-	-	-	-

4. See page 3-21 for explanation of major changes in estimated costs.

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Airports

(thousands of dollars)

		From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1.	Halifax - Upgrade Climate Control System	3-18	7,136	14,185	7,049
	The inability to obtain rental rate agreement from the airlines and the shortage of funds delayed this project's completion by nine years to 1996-97. The cost increase is due mainly to inflation, asbestos removal, minor design changes and the addition of Public Works and Government Services Canada fees.				
2.	Lester B. Pearson - Replace Key Card Access Control	3-18	6,776	1,509	(5,267)
	With the expected redevelopment of the Terminals, this project was scaled back considerably.				
3.	Lester B. Pearson - Redevelopment of Terminals 1 and 2	3-19	7,503	9,735	2,232
	The original approval estimated project completion in 1995-96. The latest approval reflects project team cost over a much longer implementation schedule.				
4.	Strategic Capital Investment Initiatives - Northern Airports	3-20	20,000	-	(20,000)
	Project work is now planned for non-federally-owned and will be covered under Contributions.				

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
Finance and Administration					
Headquarters - Ottawa					
Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (B-EPA)	41,700	41,700	20,984	15,101	5,615
Telecommunications - Tower C (B-EPA) . .	5,157	4,452	3,089	1,047	316
Transport Canada Internet (C-PPA)	-	5,200	1,000	1,000	3,200
Personnel					
Headquarters - Ottawa					
Transport Integrated Personnel System - TIPS (B-EPA)	6,667	6,667	6,180	487	-
Cornwall, Ontario					
Computer Based Training (B-EPA)	2,362	2,362	2,362	-	-
Replace Air Traffic Control Tower Simulator (C-EPA)	7,146	6,991	109	6,882	-

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Policy and Coordination

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Require- ments
NOVA SCOTIA / P.E.I.					
Caribou, NS / Wood Islands, PEI					
1. Northumberland Ferry and Terminals (B-EPA)	64,615	62,845	61,845	1,000	-

1. See page 3-23 for explanation of major changes in estimated costs.

Explanation of Major Changes -

Previously versus Currently Estimated Total Costs - Policy and Coordination

(thousands of dollars)

	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
--	--------------	--	---	-------------------------

1.	Caribou, NS / Wood Islands, PEI - Northumberland Ferry and Terminals	3-22	64,615	62,845	(1,770)
----	---	------	--------	--------	---------

The reduction in estimated total cost is due to a decrease in fees to be paid to Public Works and Government Services Canada (formerly Supply and Services) as well as savings contributable to project management and contingencies.

Major Crown Projects Addendum

A number of projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports on these particular projects are provided below.

a. Radar Modernization Project (RAMP)

Overview: In June 1983, the Government approved the procurement and installation of 24 new terminal surveillance radar systems, 17 new independent secondary surveillance radar systems, 29 new display site equipment, and 10 radar data processing and display systems.

Lead and Participating Departments

- Sponsoring Department: Transport Canada
- Contracting Authority: Public Works and Government Services Canada
- Participating Department: Industry Canada

Major Milestones

Dates

- PAD Approval July 1979
- Preliminary Project Approval July 1981
- Effective Project Approval July 1983
- Production/Construction Contract Award May 1984
- First System Commissioned August 1989
- System Delivery to First Operational Site January 1990

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)

	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Requirements
RAMP	810,504	779,017	16,000	15,487

Achievements: To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at \$202.16 million and the offset benefits are reported at \$216.0 million. Benefits to small businesses are reported at \$50.0 million and capital investment is reported at \$6.0 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

- Atlantic \$ 27.6 million
- Québec \$109.2 million
- Ontario \$200.6 million
- West \$ 80.8 million

Radar Site Equipment (RSE) has been installed at all 41 sites. The RAMP Project Office (RPO) has accepted all RSE sites on behalf of Transport Canada. Nineteen RSE systems and eight DSE systems have been commissioned to date. All ten Radar Data Processing Systems (RDPS) have been installed, tested and inspected and four of the seven RDPS's at the ACC's have been commissioned, namely those at Gander, Moncton, Winnipeg and Edmonton.

b. Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) Project

Overview: The procurement strategy for CAATS was approved in June 1988 for operational flight data processing systems at the seven area control centres, including equipment for terminal control units, 60 airport control towers and the altitude reservation unit and for the procurement of common controller workstations at the seven area control centres and two terminal control units. Also to be procured are non-operational flight data processing systems and common controller workstations for regional operational training at the Transport Canada Training Institute in Cornwall, for the Research and Experimentation Centre at Ottawa International Airport and for the Technical Systems Centre in Ottawa.

The overall objective of this project is to replace the existing system's infrastructure for flight data processing and display with a state-of-the-art integrated air traffic control system capable of meeting the following requirements:

- enable the Aviation Activity to reduce significantly the projected long-term growth in personnel, operations and maintenance costs;
- meet future growth-related demands for air traffic services at such levels of service necessary to maintain or increase safety;
- enable air traffic controllers to operate more efficiently, and at increased levels of productivity, through the use of modern and reliable controller workstations; and,
- provide significant benefits to users by reducing air traffic delays and by providing more energy-efficient routes, improved aircraft movement information and flight planning services.

Effective Project Approval was obtained on November 23, 1989, for a total estimated cost of \$658,658,000. A comprehensive benefit/cost analysis was completed and shows a ratio of 2:1 (Benefits:Costs).

Lead and Participating Departments

- | | |
|-----------------------------|---|
| • Sponsoring Department: | Transport Canada |
| • Contracting Authority: | Public Works and Government Services Canada |
| • Participating Department: | Industry Canada |

Major Milestones

Dates

- | | |
|--|---------------|
| • PAD Approval | May 1985 |
| • Price and Availability Enquiry Solicitation | May 1987 |
| • Request for Proposal | February 1989 |
| • Preliminary Project Approval | May 1989 |
| • Effective Project Approval | November 1989 |
| • Production/Construction Contract Award | December 1989 |
| • Digital Equipment of Canada (DEC) System Design Review | December 1990 |

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Requirements
CAATS	658,658	300,065	135,000	223,593

Achievements: The contract was awarded to Hughes Aircraft of Canada Systems Division (HCSD). The project is in the Design Phase. The System Requirements Review was successfully conducted in June 1990, the System Design Review in December 1990 and the Software Specification Review in November 1992. With the contract change to an Iterative Software Development process in June 1993, Development Progress Review-1 was successfully conducted in June 1993. The Development Progress Review-2 was also successfully completed in November 1993, and is to be followed by Development Progress Review-3 in May 1994.

c. Microwave Landing System Project (MLS)

Overview: The Microwave Landing System (MLS) is a new electronic precision approach and landing system which was adopted for international use by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in 1978.

With MLS, the reliability of precision approach service in general will increase, while the interference currently experienced with FM broadcast will disappear. MLS will contribute to the advanced automation of the air traffic control system and will form part of the solution to increasing airport capacity problems of the future, enhancing the overall safety of flight in the terminal airspace. The major benefits of MLS will accrue to the user community, mainly the large commercial air carriers. The benefits include reduction in the number of flight disruptions, with associated cost savings, and an increase in safety and flight path benefits.

Lead and Participating Departments

- Sponsoring Department: Transport Canada
- Contracting Authority: Public Works and Government Services Canada
- Participating Departments: Industry Canada
Atlantic Canada Opportunities Agency
Western Economic Diversification Office
Federal Office of Regional Development - Québec

Major Milestones

- | | Dates |
|--|----------------|
| • Approval in Principle | June 1985 |
| • Preliminary Project Approval | July 1989 |
| • Amended Preliminary Project Approval | September 1991 |
| • Effective Project Approval - Phase I | July 1992 |
| • Contract Award - Demonstration Procurement | March 1993 |
| • Contract Award - CAT I, II, III | December 1993 |

Summary of Costs: The non-recurring costs estimated for the project are:

(thousands of dollars)

	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1994	Estimates 1994-95	Future Years' Requirements
MLS	626,705	35,158	27,000	564,547

Achievements: Two MLS developed by Micronav International Inc. (Sydney, Nova Scotia) were commissioned for operational use at the Toronto Island Airport in November 1993.

In March 1993, Micronav was awarded a \$14 million contract to build 11 more of the design in use at Toronto Island as part of a demonstration program designed to obtain further operational and technical experience.

In December 1993, a contract was awarded to Micronav for the design, development, test and production of six new-generation MLS. The full cost of the work is estimated at \$83 million over four and one-half years. Work began based upon a \$10 million contract that will be increased as development progresses. The contract includes incentives should the development be completed below the estimated cost.

The industrial and regional benefit commitments in the CAT I/II/III contract will be no less than 69% for Canadian content, 50% for the Atlantic region, 2.1% for the Québec region, 0.2% for Western region, and 47% for small business. It is estimated that the contract will result in 450 full-time equivalents of employment in Sydney, Nova Scotia.

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of \$310.1 million in 1994-95 represent 15.4% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-11 provides a comparative summary information on the levels of grants and contributions, distributed among the Department's activities. Figures 3-12 to 3-17 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

Figure 3-11: Transfer Payments by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	For details See page
Policy and Coordination				
Grants**	18,953	18,401	19,623	
Contributions*	241,273	236,556	145,904	
	260,226	254,957	165,527	3-29
Canadian Coast Guard				
Grants**	1	17	19	
Contributions	2,025	1,725	1,607	
	2,026	1,742	1,626	3-30
Aviation				
Grants	14	23	25	
Contributions	532	429	888	
	546	452	913	3-31
Airports				
Grants	-	-	-	
Contributions	38,099	45,490	28,540	
	38,099	45,490	28,540	3-31
Surface				
Grants	-	-	-	
Contributions	9,130	9,213	7,833	
	9,130	9,213	7,833	3-32
Departmental Administration				
Grants	17	27	40	
Contributions	8	369	342	
	25	396	382	3-32
Total Department				
Grants	18,985	18,468	19,707	
Contributions	291,067	293,782	185,114	
Total Transfer Payments	310,052	312,250	204,821	
% Change Over Previous Year	(0.7)	52.5		

* Includes statutory payment of \$3,132,000 in 1994-95 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge (\$4,212,000 in 1993-94 and \$3,054,000 in 1992-93).

** Rounded.

Figure 3-12: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Grants			
Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services	18,952,400	18,401,400	19,572,815
Grant to the Institute of Risk Research at the University of Waterloo, in furtherance of the objectives of the research and development program of Transport Canada	-	-	50,000
	18,952,400	18,401,400	19,622,815
Contributions			
Transportation Association of Canada	144,000	494,000	438,100
National Strategy for the Integration of Persons With Disabilities	4,975,000	4,891,000	3,930,555
Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements			
- Newfoundland	-	-	5,790,686
- Québec	1,711,000	-	20,077,419
Transportation Research and Development under the Québec ERDA	506,000	311,000	362,538
Highway Improvement Programs			
- Nova Scotia	-	7,900,000	10,000,001
- New Brunswick	10,677,000	6,900,000	5,893,859
- Québec	-	1,770,000	-
Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland	30,000,000	35,000,000	33,985,951
Newfoundland Regional Trunk Roads	21,000,000	23,000,000	20,813,290
Newfoundland Railway Termination/Land Surveys	-	-	527,845
Prince Edward Island Co-op Transportation Development Agreement	-	3,761,500	2,905,581
Northern Québec Maritime Transportation Infrastructure	100,000	400,000	-
National Safety Code for commercial motor carriers	-	-	2,460,746
Ferry and Coastal Passenger and Freight Services	11,623,200	11,231,000	12,887,528
Payment to the Canadian Wheat Board for the acquisition and leasing of hopper cars for the transportation of grain in Western Canada	15,500,200	15,500,000	14,996,065
Newfoundland Supplementary Pensions	1,754,500	1,610,000	1,524,143
Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund	-	300,000	1,212,856
International Civil Aviation Organization 50th Anniversary	-	700,000	-
Construction of Grade Separations - Henri-Bourassa Blvd	6,000,000	1,000,000	-
High-Speed Rail (Quebec-Windsor Corridor)	-	-	2,000,000
Western Owners/Operators Association	-	-	13,000
Canadian Trucking Research Institute	650,000	850,000	1,050,000
Canadian Cooperative of Independent Truck Owner/Operators	-	420,000	1,380,000
National Coalition of Owner/Operator Associations	-	300,000	600,000
Strategic Capital Investment Initiatives - Highways	129,000,000	116,005,000	-
Strategic Capital Investment Initiatives - Rail	4,500,000	-	-
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	3,132,000	4,212,000	3,054,000
	241,272,900	236,555,500	145,904,163
Total Transfer Payments	260,225,300	254,956,900	165,526,978

Figure 3-13: Details of Transfer Payments - Canadian Coast Guard

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Grants			
Grant to the Writers' Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	-	150	150
Grants to institutions assisting sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	-	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	-	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	-	200	200
British Sailor's Society (Canada)	-	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, Qué.	-	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	-	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	-	300	-
Grant to the Canada Safety Council for the promotion of boating safety	-	1,500	1,667
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	1,500	3,555	5,000
	1,500	17,205	18,517
Contributions			
Contribution to the Canadian Red Cross Society in respect of its boating safety program	225,000	225,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the provision of voluntary search and rescue services and the promotion of boating safety through accident prevention and education	1,500,000	1,500,000	1,296,900
Contribution to Corporation St. Laurent/Grands Lac	-	-	15,000
International Business Conference Exhibition	-	-	5,000
Ports Canada Computer Conference	-	-	5,000
City of Corner Brook, Newfoundland	-	-	10,000
Inuit Circumpolar Conference	-	-	25,000
Strategic Capital Investment Initiatives - Harbours and Wharves	300,000	-	-
	2,025,000	1,725,000	1,606,900
Total Transfer Payments	2,026,500	1,742,205	1,625,417

Figure 3-14: Details of Transfer Payments - Aviation

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Grants			
Aero Club of Canada (formerly Royal Canadian Flying Clubs Association)	13,750	22,500	25,000
	13,750	22,500	25,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarships	13,750	22,500	25,000
Payments to other governments or international agencies - Denmark/Iceland Agreement - provision of meteorological, communication and aeronautical mobile services in remote areas of Iceland and Greenland	450,000	300,000	156,650
Contributions to flying clubs, schools and instructors	68,200	106,600	106,489
Contribution to La Société de Développement de la Baie James (SDBJ) for the construction of a facility to house a Flight Service Station (FSS) at La Grande Rivière Airport	-	-	600,000
	531,950	429,100	888,139
Total Transfer Payments	545,700	451,600	913,139

Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Airports

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Contributions			
Contributions for the operation of municipal or other airports	13,974,300	15,120,000	14,998,793
Contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local/commercial, or other airports and related facilities			
Québec - Nouveau Québec Inuit Airports	-	13,200,000	60,838
Newfoundland - Contributions to construct runways and related facilities in Labrador	825,000	80,000	113,455
Other contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local/commercial, or other airports and related facilities	19,200,000	17,050,000	13,318,571
Contribution for the Airport Transfer Feasibility Studies	-	40,000	48,500
Strategic Capital Investment Initiatives - Airports	4,100,000	-	-
Total Transfer Payments	38,099,300	45,490,000	28,540,157

Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Surface

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Contributions			
Payments in support of Grade Separations approved under the Railway Safety Act (formerly Railway Relocation and Crossing)	-	-	400,000
Payments in support of Crossing Improvements approved under the Railway Safety Act	9,000,000	9,000,000	7,181,716
Contributions to selected research agencies to assist them in undertaking research projects and studies which contribute to the traffic accident countermeasure development program	47,850	78,300	76,194
Contributions to the Railway Association of Canada for Operation Lifesaver	82,500	135,000	175,000
Total Transfer Payments	9,130,350	9,213,300	7,832,910

Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93*
Grants			
National Transportation Week Committee	16,500	27,000	40,000
	16,500	27,000	40,000
Contributions			
Contribution to the International Aviation Management Training Institute (IAMTI)	-	292,500	272,271
Contribution to the International Civil Aviation Organization (ICAO)	-	63,000	70,000
Contribution to the International Decade for Natural Disaster Reduction	8,250	13,500	-
	8,250	369,000	342,271
Total Transfer Payments	24,750	396,000	382,271

* Responsibility for the Airport Transfer Feasibility Studies was transferred to the Airports Activity in 1992-93. The amount of \$26,245 showing in the 1992-93 Public Accounts for Departmental Administration has been combined with the Airports amount and the total appears in Figure 3-15.

5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority of \$931.2 million for 1994-95. This decreases the requirement for funding through appropriations by 31.6% of gross budgetary program expenditures. Certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the Program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-18 provides a summary of both vote-netted and CRF revenues by Activity.

Figure 3-18: Summary of Revenues by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	% of Total	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Vote-netted Revenue				
Policy and Coordination	-	-	-	-
Canadian Coast Guard	26,537	2.8	31,944	29,899
Aviation	602,916	64.7	588,124	553,754
Airports	285,002	30.7	291,100	381,997
Surface	310	-	400	855
Departmental Administration	16,400	1.8	17,076	16,806
	931,165	100.0	928,644	983,311
% Change over Previous Year	0.3		(5.6)	
Revenue Credited to the CRF				
Policy and Coordination	45,000		45,000	63,110
Canadian Coast Guard	656		5,414	22,195
Aviation	-		-	16,254
Airports	-		-	2,561
Surface	-		-	402
Departmental Administration	-		-	2,126
	45,656		50,414	106,648
Total Revenues	976,821		979,058	1,089,959
% Change over Previous Year	(0.2)		(10.2)	

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source and activity is provided in Figure 3-19. Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on page 3-35.

Figure 3-19: Summary of Revenue by Source

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
A. Vote-Netted Revenues and Recoveries			
1. Revenues: Sources External to Federal Government			
Canadian Coast Guard	25,249	30,682	28,416
Aviation	40,684	40,280	38,827
Airports	283,057	289,000	379,395
Surface	310	400	855
Departmental Administration	205	186	203
	349,505	360,548	447,696
2. Recoveries: Sources within Federal Government			
External to Transport Canada			
Canadian Coast Guard	1,288	1,262	1,483
Aviation	104	104	113
Airports	1,945	2,100	1,959
Departmental Administration	1,874	3,236	2,271
	5,211	6,702	5,826
3. Air Transportation Tax			
Aviation	543,819	529,600	498,053
	543,819	529,600	498,053
4. Recoveries: Intra-Departmental			
Aviation	18,309	18,140	16,761
Airports	-	-	643
Departmental Administration	14,321	13,654	14,332
	32,630	31,794	31,736
Total Vote-Netted Revenues and Recoveries	931,165	928,644	983,311
B. Receipts Credited to Consolidated Revenue Fund			
Policy and Coordination	45,000	45,000	63,110
Canadian Coast Guard	656	5,414	22,195
Aviation	-	-	16,254
Airports	-	-	2,561
Surface	-	-	402
Departmental Administration	-	-	2,126
Total Credits to Consolidated Revenue Fund *	45,656	50,414	106,648
Total Revenues	976,821	979,058	1,089,959

* Receipts credited to Consolidated Revenue Fund are not available for use by the Department.

Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

To gain a further appreciation of the nature of Transport revenues and recoveries, details are provided for the three activities that generate 98.2% of total amounts collected.

Canadian Coast Guard: Figure 3-20 provides revenue details on the Canadian Coast Guard Activity. Note that CRF revenues are not available to the Program.

Figure 3-20: Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93*
Revenues			
Arctic Resupply	9,300	9,028	11,407
Wharfage and Harbour Dues	11,667	10,998	10,980
Ship Safety and Registration Tariffs	2,662	2,506	2,914
Marine Radio Traffic Revenue	1,620	2,600	2,629
Miscellaneous	-	1,270	486
Sale of the CCGC Cabot	-	4,280	-
Total Revenues	25,249	30,682	28,416
Recoveries			
Arctic Resupply	700	700	670
Employee Deductions for Housing Rentals	470	469	432
Prescott Shops Operations	90	67	66
Recovery from DOE	26	26	16
Recovery from DFO	-	-	299
Miscellaneous	2	-	-
Total Recoveries	1,288	1,262	1,483
Total Vote-netted Revenue	26,537	31,944	29,899
Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)			
Charter of Cable Repair Ship	-	4,080	10,633
Interest on Investment	-	14	17
Other	656	1,320	11,545
Total CRF Revenue	656	5,414	22,195
Total Revenue	27,193	37,358	52,094

Note: The distribution between types of revenue for 1992-93 is not the same as that displayed in the 1992-93 Public Accounts. Figure 3-20 is correct.

Aviation and Airports: Approximately 95.4% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports Activities. Following is a discussion of major sources.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and general aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales and/or a guaranteed annual payment by a public tender process. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates. In addition, beginning in 1992-93, lease payments are received for those airports transferred to local airport authorities.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax revenue between Airports and Aviation has recently been revised. In past years, an interim allocation method for Airports provided only sufficient tax to reduce Airports appropriations to zero. The balance of Air Transportation Tax was allocated to the Air Navigation Services sub-activity of Aviation. In 1992-93, a new methodology attributes the full amount of ATT to Aviation.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at international and national airports.

Figures 3-21 and 3-22 provide further details on revenues/recoveries and Air Transportation Taxes for the Aviation and Airports Activities, respectively.

Figure 3-21: Aviation Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates				1993-94 Forecast Total	1992-93 Actual Total
	Air Navi- gation Services	Regula- tory Services	Aircraft Services	Total		
Revenues						
Sales, Rentals and Licences	1,973	571	-	2,544	2,888	2,765
International En Route Fees	37,248	-	-	37,248	36,700	34,918
Other Service Fees	218	-	24	242	142	646
Services Outside Canada (Regulatory Approvals)	-	650	-	650	550	498
Total Revenues	39,439	1,221	24	40,684	40,280	38,827
Recoveries						
Canadian Coast Guard	1,822	-	16,487	18,309	15,740	16,761
- Helicopters and Telecommunication Services						
Atmospheric Environment Service	104	-	-	104	104	113
- Electronics Maintenance/ Weather Observation						
Other Recoveries	-	-	-	-	2,400	-
Total Recoveries	1,926	-	16,487	18,413	18,244	16,874
Air Transportation Tax	543,819	-	-	543,819	529,600	498,053
Total Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax	585,184	1,221	16,511	602,916	588,124	553,754
% Change from Previous Year				2.5	6.2	

Note: The distribution between types of revenue for 1992-93 is not the same as that displayed in the 1992-93 Public Accounts. Figure 3-21 is correct.

Figure 3-22: Airports Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Revenues			
Rentals ^{1 2}	41,778	46,000	57,051
Concessions	88,253	83,600	99,698
Landing Fees	75,360	75,600	104,498
General Terminal Fees	41,890	39,100	56,704
Miscellaneous	10,148	10,100	15,590
Lease Payments ¹	25,628	26,100	28,909
Local Airport Authority Chattel Receipts	-	8,500	16,945
Total Revenues	283,057	289,000	379,395
Recoveries			
Air Navigation Services Accommodation and Maintenance Services ²	-	-	643
Environmental Services Program			
Weather Services	300	300	559
RCMP ²	1,645	1,800	1,400
Total Recoveries	1,945	2,100	2,602
Total Revenues and Recoveries	285,002	291,100	381,997
% Change from Previous Year	(2.1)	(23.8)	

Notes: Errors occurred in the distribution of revenues and recoveries as reported in 1992-93 Public Accounts. The distribution reported in Figure 3-22 above is correct. The changes are as follows:

1. \$28,909 million reported as rentals revenue in Public Accounts should have been reported as lease payments revenue.
2. \$1,400 million reported as rentals revenue in Public Accounts should have been reported as recoveries from the RCMP.

6. Loans, Investments and Advances

From time to time, the government makes non-budgetary Loans, Investments and Advances (LIA) to Crown corporations and other corporations in which the government has an interest. These LIA further other government objectives and are repayable in full with interest. The Department's financial resources and operations are not affected by the levels of LIA. Summary data are presented in Figure 3-23.

Figure 3-23: Loans, Investments and Advances

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Loans			
Policy and Coordination			
Payment to Canada Ports Corporation			
re Interport Loan Fund Investment	-	-	20,000

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-24. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose

(dollars)	Balance Mar 31/94	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1994-95	
				Principal	Interest
Policy and Coordination					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports					
Saint John	6,665,062	2000	12.430		828,467
	4,243,084	1998	11.125		472,043
	1,973,102	1998	11.000		217,041
	2,601,413	1999	11.875		308,918
	2,569,795	2005	11.625		298,739
	18,052,456				2,125,208
Prince Rupert	1,835,684	2009	9.630	51,680	176,776
	2,293,386	2009	9.570	64,899	219,477
	12,052,673	2010	10.140	286,432	1,222,141
	16,181,743			403,011	1,618,394
Belledune	581,044	2000	6.440	68,300	37,419
Montreal	4,661,989	2000	6.250	551,187	291,374
Vancouver	2,703,732	2000	7.500	307,686	202,780
Total Loans to Ports	42,180,964			1,330,184	4,275,175

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)

(dollars)	Balance Mar 31/94	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1994-95	
				Principal	Interest
Loans to Saint John Harbour Bridge Authority:					
Saint John Harbour Bridge Authority	29,430,604		NIL	135,000	-
Loans to Other Crown Corporations					
Canadian National Railway Company	99,625,948	1998	8.750	18,946,140	8,311,695
Total Policy and Coordination	171,237,516			20,411,324	12,586,870
Canadian Coast Guard					
Loans to Harbour Commissions Hamilton	325,000	2000	4.125	50,000	12,891
Total Canadian Coast Guard	325,000			50,000	12,891
Total Program	171,562,516			20,461,324	12,599,761

Note: Prepayments made in 1992 resulted in the total payment of the Loan to the Ports of St. John's, Newfoundland and Chicoutimi, Quebec.

7. Net Cost of Program

The Department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the Program.

Figure 3-25: Estimated Net Budgetary Cost of the Program for 1994-95

(thousands of dollars)	Main Estimates 1994-95 (Gross)	Add Other Costs	Total Program Cost	Less Revenue	Estimated Net Program Cost	
					1994-95	1993-94*
Total Department	2,943,831	102,645	3,046,476	976,821	2,069,655	2,079,425
% Change Over Previous Year					(0.5)	

* Departments that report a provision of services free of charge to Transport Canada do not provide forecast or actual data. The 1992-93 net program cost is an interpolation based on best available data.

Figure 3-26 details those services provided without charge to the Department that make up the "Other Costs" in Figure 3-25. A summary of revenues credited to the vote, and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-19, page 3-34.

Figure 3-26: Services Provided Without Charge By Other Departments

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Estimates 1993-94	Estimates 1992-93
Accommodation provided by the Department of Public Works and Government Services	47,200	49,072	43,338
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Public Works and Government Services	2,112	2,174	2,017
Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	44,668	38,663	38,315
Employee Compensation Payments provided by the Department of Human Resources Development	6,994	6,471	5,640
Salary and associated costs of legal services provided by the Department of Justice*	1,671	2,100	-
Total Costs of Services Provided by Other Departments	102,645	98,480	89,310

* Amount for 1992-93 was not available.

B. Other Information

1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-27. Distribution of costs is based on actual utilization of the fleet.

Figure 3-27: Distribution of Fleet Operating Resources by Canadian Coast Guard Sub-Activity

(thousands of dollars)	Actual 1992-93		Actual 1991-92		Actual 1990-91	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Marine Navigation Systems	65,083	927	71,862	910	87,326	1,012
Icebreaking and Arctic Operations	98,501	812	96,381	927	101,074	963
Marine Regulatory	2,391	-	2,977	-	3,274	20
Marine Search and Rescue	72,223	797	65,570	787	76,243	872
All Others	880	-	492	-	1,225	-
	239,078	2,536	237,282	2,624	269,142	2,867

2. Investment in the Canadian Coast Guard Fleet

Figure 3-28 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

Figure 3-28: Canadian Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost

(thousands of dollars)			Estimated Replacement Cost* (1993-94 dollars)
Numbers **	Vessel Type	Description	
1	1300		258,700
6	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	688,200
9	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	617,400
2	1050	Medium Navaid Tenders/Light Icebreakers	68,400
7	1000	Medium Navaid Tenders/Ice-strengthened	371,700
2	900	Small Navaid Tenders/Ice-strengthened	87,000
6	800	Small Navaid Tenders	25,200
3	700	Special River Navaid Tenders	28,500
2	600	Large Search and Rescue Cutters	124,800
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	41,400
6	400	Small Search and Rescue Cutters	25,800
19	300	Search and Rescue Lifeboats	42,300
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	8,000
9	100	Small Rescue Craft	11,700
308		Various-size Workboats	34,300
27		Inshore Rescue Boats	2,800
28		Helicopters	141,100
4		Hovercraft	54,900
1		Fixed-wing Aircraft	13,000
2		Catamaran - Sounding	13,000
			2,658,200

* The estimated replacement cost is based either on actual recent replacement costs or inflated historical costs.

** Does not include vessels which are kept as spares and for which operating resources are not available.

3. Ship Source Oil Pollution Fund

Background

Within the Canadian Coast Guard Activity, there is a separate trust account in the Accounts of Canada that provides for the operation of the Ship Source Oil Pollution Fund (SOPF). The SOPF was established by amendments to the *Canada Shipping Act* which entered into force on April 24, 1989. It replaced the Maritime Pollution Claims Fund (MPCF) which was dissolved on that date when the balance in the MPCF of \$149,618,850.24 was transferred to the new fund.

The Department of Transport provides certain administrative support at no cost to the SOPF. An Administrator, appointed by Order in Council, is responsible for the SOPF's operation and submits a report to the Minister of Transport annually on the operation of the SOPF during the preceding fiscal year for tabling in Parliament.

Purpose

The purpose of the SOPF is to pay claims for oil pollution damage or anticipated damage, at any place in Canada or in Canadian waters and fishing zones, caused by the discharge of oil from any ship (except in waters where the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* applies and, in those waters, the SOPF at present is only liable for oil spills from laden tankers).

The maximum liability of the SOPF for any one incident during fiscal year 1993-94 was \$118,973,185. The liability is indexed annually to the Consumer Price Index.

The amendments to the *Canada Shipping Act* also authorized a levy, were it to be imposed, for payments into the SOPF on oil imported by ship into Canada in bulk as cargo and also on oil shipped from any place in Canada in bulk as cargo of a ship. The levy during fiscal year 1993-94 would have been 35.69 cents per tonne of oil. No levy has been imposed since September 1976.

Figure 3-29 provides a statement for the period ended September 30, 1993:

Figure 3-29: Ship Source Oil Pollution Fund

(thousands of dollars)	At September 30, 1993
Net Levies (February '72 to September '76)	34,866
Add: Interest and penalties credited to the fund	185,884
	220,750
Less: Administration expenses	1,343
Claims settlements	6,187
	7,530
Balance in Fund	213,220

4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-8, on a day-to-day basis Transport Canada activities are governed by the following specific Acts:

Policy and Coordination: The following acts govern functions carried out by this Activity: the *Railway Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Canadian National Railways Act*. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the *Financial Administration Act* have a significant impact on the interactions between the Canadian National Railway Company, Marine Atlantic Inc., VIA Rail Canada Inc., Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

Canadian Coast Guard: For federal marine way and terminal functions, the following acts govern: the *Canada Shipping Act*, the *Navigable Waters Protection Act*, the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, the *Pilotage Act*, the *Harbour Commissions Act*, the *Toronto Harbour Commissioners Act*, the *Hamilton Harbour Commissioners Act*, the *Public Harbours and Ports Facilities Act*, and the *Carriage of Goods by Water Act*.

Aviation: The *Aeronautics Act* requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

Airports: Predicated on the same Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

Surface: The following acts govern the Surface Transportation Activity: the *Motor Vehicle Safety Act*, the *Motor Vehicle Tire Safety Act*, the *Railway Safety Act*, and the *Transportation of Dangerous Goods Act*.

Departmental Administration: The primary act governing this Activity is the *Financial Administration Act*. The Activity is also governed by the *Public Service Employment Act*, the *Public Service Staff Relations Act*, the *Public Service Superannuation Act*, the *Supplementary Retirement Benefits Act*, the *Government Employees Compensation Act*, the *Official Languages Act*, the *Canadian Human Rights Act*, the *Access to Information Act*, the *Privacy Act* and the *Garnishment, Attachment and Pension Diversion Act*.

A comprehensive summary follows of statutes for which Transport Canada is directly responsible and those which it administers.

Statutes Administered by Transport Canada

Aeronautics Act (RSC 1985 c. A-2) as amended
Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (1992, c.5)
Arctic Waters Pollution Prevention Act (RSC 1985 c. A-12) as amended
Canada Shipping Act (RSC 1985 c. S-9) as amended
Canadian Aviation Safety Board Act (RSC 1985 c. C-12) as amended
Carriage by Air Act (1985, c. C-26)
Carriage of Goods by Water Act (RSC 1985, c. C-27)
Department of Transport Act (RSC 1985 c. T-18) as amended
Government Railways Act (RSC 1985 c. G-7) as amended
Hamilton Harbour Commissioners Act (SC 1912 c. 98) as amended
Harbour Commissions Act (RSC 1985 c. H-1) as amended
Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund Act (SC 1907 c. 22) as amended

Statutes Administered by Transport Canada (Cont'd)

Marine and Aviation War Risks Act (RSC 1970 c. W-3) as amended
Maritime Code Act (SC 1977-78 c. 41)
Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)
Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act (RSC 1985 c. M-9) as amended (not in force)
Motor Vehicle Safety Act (RSC 1985 c. M-10)
Motor Vehicle Tire Safety Act (RSC 1985 c. M-11)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (RS, c.29)
National Transportation Act, 1987 (SC 1987 c. 34) as amended
Navigable Waters Protection Act (RSC 1985 c. N-22) as amended
Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)
Passenger Tickets Act (RSC 1985 c. P-3)
Pilotage Act (RSC 1985 c. P-14) as amended
Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985 c. P-29) as amended
Railway Act (RSC 1985 c. R-3) as amended
Railway Safety Act (1985, C.32 (4th Supp.))
Safe Containers Convention Act (RSC 1985 c. S-1)
Shipping Conferences Exemption Act, 1987 (RS, c.17)
Teleferry Act (RSC 1970 c. T-2) as amended (not in force)
Toronto Harbour Commissioners Act, 1911 (SC 1911 c. 26) as amended
Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (SC 1986 c. 10)
Transport Act (RSC 1985 c. T-17) as amended
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (RSC 1992 c. 34)
United States Wreckers Act (RSC 1985 c. U-3)

5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations

Figures 3-30 to 3-36 display details of the funding to Crown corporations that is provided through appropriations. For 1994-95, payments to Crown corporations represent 24.9% of net budgetary, departmental expenditures. Further information concerning the operations of these corporations may be found in Part II of the Estimates.

Figure 3-30: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates	Difference
Operating expenses	38,775	38,435	340
Interest and other income*	679	815	(136)
Net operating expenses	38,096	37,620	476
Less: Non-cash items	1,176	1,148	28
Cash required for operations	36,920	36,472	448
Acquisition of property, plant and equipment	61	292	(231)
Total Budgetary Requirements	36,981	36,764	217

* Tolls discontinued in 1990.

Figure 3-31: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Baie des Ha! Ha!	275	-	275
Churchill - Hydro Assistance	600	600	-
Total Budgetary Requirements	875	600	275

Figure 3-32: Marine Atlantic Inc.

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates	Difference
Operating expenses	223,413	220,197	3,216
Interest and other income	85,520	77,232	8,288
Net operating expenses	137,893	142,965	(5,072)
Less: Non-cash items	26,724	26,651	73
Cash required for operations	111,169	116,314	(5,145)
Acquisition of property, plant and equipment	16,605	16,079	526
Total Budgetary Requirements	127,774	132,393	(4,619)

Figure 3-33: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates	Difference
VIA Rail Canada Inc.	330,938	343,367	(12,429)
Total Budgetary Requirements	330,938	343,367	(12,429)

Figure 3-34: St. Lawrence Seaway Authority

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of the Valleyfield Bridge	2,000	2,000	-
Total Budgetary Requirements	2,000	2,000	-

Figure 3-35: Canarctic Shipping Co. Ltd.

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates	Difference
Operating expenses	-	9,456	(9,456)
Revenues	-	6,799	(6,799)
Net operating expenses	-	2,657	(2,657)
Less: Non-cash items	-	-	-
Cash required for operations	-	2,657	(2,657)
Additions to fixed assets	-	-	-
Total Budgetary Requirements	-	2,657	(2,657)

Figure 3-36: Laurentian Pilotage Authority

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates	Difference
Operating expenses	28,123	31,809	(3,686)
Revenues	25,361	28,807	(3,446)
Net operating expenses	2,762	3,002	(240)
Less: Non-cash items	164	177	(13)
Cash required for operations	2,598	2,825	(227)
Additions to fixed assets	375	175	200
Total Budgetary Requirements	2,973	3,000	(27)

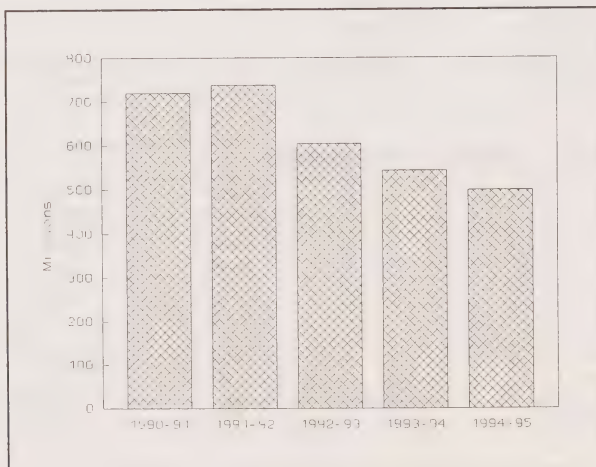
Figure 3-37: Trend Analysis - Payments to Crown/Other Corporations

(thousands of dollars)	Estimates 1994-1995	Forecast 1993- 1994	Actual 1992- 1993	Actual 1991- 1992	Actual 1990- 1991	Actual 1989- 1990	6 Year Total	Per- cent
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	36,981	36,764	31,529	26,376	27,934	13,948	173,532	4.5
Canada Ports Corporation *	875	775	11,800	83,574	20,008	32,053	149,085	3.8
Marine Atlantic Inc.	127,774	130,893	131,277	127,233	143,947	265,467	926,591	23.8
VIA Rail Canada Inc.	330,938	359,667	366,315	434,950	441,484	521,120	2,454,474	63.0
St. Lawrence Seaway Authority	2,000	-	37,429	28,700	27,300	26,900	122,329	3.1
Pilotage Authorities -								
Atlantic	-	764	1,352	448	200	-	2,764	0.1
Laurentian	2,973	6,279	4,890	5,026	2,131	1,673	22,972	0.6
Great Lakes	-	2,168	1,157	850	1,444	-	5,619	0.1
Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	2,657	8,073	9,837	7,763	7,740	36,070	0.9
Canadian National Railway Company	-	-	3	9	16	83	111	0.0
	501,541	539,967	593,825	717,003	672,227	868,984	3,893,547	100.0
% Change Over Previous Year	(7.1)	(9.1)	(17.2)	6.7	(22.6)			

* Includes Canada Ports Corporation Ridley Terminal.

Graphically, the trend in decreasing subsidy expenditures is more evident. All data in Figure 3-38 has been adjusted to 1994-95 constant dollars.

Figure 3-38: Payments to Crown Corporations (1994-95 Constant Dollars)



6. Green Plan

The following figure displays funding which has been approved under the Green Plan for eleven initiatives designed to protect the environment and increase tanker safety.

Figure 3-39: Green Plan Reference Levels

(thousands of dollars)	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96	1996-97	Total
Vessel Traffic Services	1,789	2,200	1,900	1,200	2,100	3,460	12,649
Organization	500	2,000	2,512	6,364	5,675	6,075	23,126
SOPF*	200	200	-	-	-	-	400
Training	600	800	904	900	1,100	1,000	5,304
Chemical	-	900	900	500	1,100	1,000	4,400
Aerial	500	1,000	1,250	1,250	-	-	4,000
Liability	-	62	-	-	-	-	62
Equipment	-	1,300	2,588	2,332	2,971	2,392	11,583
Legislation	250	500	250	250	200	-	1,450
R&D	175	200	300	400	200	200	1,475
Regulations	-	200	200	200	100	-	700
Inspection	86	800	681	695	900	900	4,062
	4,100	10,162	11,485	14,091	14,346	15,027	69,211

* SOPF - Ship Source Oil Pollution Fund

Index

- Aids to Navigation 2-16, 3-9
- Air Traffic Control 1-19, 1-25, 2-38, 2-39, 2-40, 2-43, 2-44, 2-78, 2-79, 2-83, 3-2, 3-13, 3-22, 3-25, 3-26
- Air Transportation Tax (ATT) 1-5, 1-25, 1-26, 1-27, 2-39, 2-40, 2-41, 2-60, 3-33, 3-34, 3-36
- Airport transfers 1-20, 1-26, 1-27, 1-28, 2-57, 2-58, 2-82
- Atlantic Pilotage Authority 1-7, 2-18, 2-20, 2-36
- Bilateral Air Agreement 1-17
- Canada Ports Corporation 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-27, 2-2, 2-3, 2-4, 2-5, 2-11, 2-13, 3-38, 3-44, 3-46, 3-48
- Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) 2-39, 2-40, 2-43, 3-13, 3-14, 3-25, 3-26
- Canadian Coast Guard fleet 2-24, 2-26, 2-30, 3-41, 3-42
- Canadian Environmental Assessment Act (CEAA) 1-14, 1-15, 2-15
- Canadian Environmental Protection Act 1-21
- Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) 2-20, 2-30, 3-30
- Canadian National Railway Company 1-7, 1-9, 1-10, 2-13, 3-44, 3-48
- Canarctic Shipping 1-4, 1-7, 1-9, 1-10, 1-25, 1-27, 2-16, 2-17, 2-18, 2-19, 2-20, 2-21, 2-35, 3-47, 3-48
- Dangerous goods 1-23, 2-9, 2-10, 2-62, 2-64, 2-65, 2-67, 2-69, 2-70, 2-71, 3-44, 3-45
- Commission of Inquiry into the Air Ontario accident at Dryden, Ontario 1-14, 1-15, 1-19, 1-26, 2-39, 2-46
- Eastern Arctic Sealift 2-16, 2-26
- Economic and Regional Development (ERDA) 1-26, 2-1, 2-3, 2-5, 2-10, 2-39
- Environmental Assessment and Review (EARP) 1-14, 1-15, 2-2, 2-17, 2-56
- Environmental Stewardship 1-14, 1-15, 2-15
- Ferry services 3-12, 3-44
- Great Lakes Pilotage Authority 1-7, 2-18, 2-20, 2-36
- Green Plan 1-18, 2-28, 2-52, 3-49
- High-speed rail 1-14, 1-17, 3-29
- Interport Loan Fund 1-7, 2-4, 2-11, 3-38
- Jacques Cartier and Champlain Bridges 1-4, 1-5, 1-6, 1-9, 1-10, 1-16, 1-27, 2-2, 2-5, 2-13, 3-46
- Laurentian Pilotage Authority 1-4, 1-6, 1-7, 2-3, 2-18, 2-20, 2-36, 3-47
- Local Airport Authorities 1-13, 1-20, 1-21, 1-25, 2-55, 2-56, 2-58, 2-59, 2-61, 2-82, 3-4, 3-35, 3-37
- Marine Atlantic 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-27, 2-2, 2-3, 2-5, 2-11, 2-13, 3-44, 3-46, 3-48
- Microwave Landing System (MLS) 1-16, 2-39, 2-43, 3-13, 3-14, 3-26, 3-27
- Motor Vehicle Test Centre 1-21, 2-65, 2-72
- National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities 1-17, 2-8, 2-15
- National Transportation Agency 1-9, 1-16, 2-7
- Pacific Pilotage Authority 2-36
- Pilotage Authorities 1-9, 1-10, 1-25, 1-26, 1-27, 2-18, 2-20, 2-36, 3-48
- Port State Control 1-14, 1-17, 2-28
- Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability 1-14, 1-18, 2-28
- Radar Modernization Project (RAMP) 2-40, 2-43, 2-44, 3-13, 3-14, 3-24
- Royal Commission on Passenger Transportation 1-13
- Search and Rescue 1-18, 1-23, 2-10, 2-16, 2-17, 2-19, 2-21, 2-22, 2-29, 2-30, 3-8, 3-10, 3-41, 3-42
- St. Lawrence Seaway Authority 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-27, 2-2, 2-3, 2-5, 2-13, 2-36, 3-44, 3-47, 3-48
- Strategic Capital Investment Initiatives 1-14, 1-16, 1-24, 1-25, 1-26, 2-2, 2-3, 2-12, 2-17, 2-56, 3-20, 3-21, 3-29, 3-30, 3-31
- VIA Rail 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-25, 1-26, 1-27, 2-2, 2-3, 2-5, 2-11, 2-13, 3-44, 3-47, 3-48

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime 2-22, 2-32, 3-31
Service de traversiers 1-5, 1-8, 1-14, 1-17, 2-2, 2-3, 2-5, 2-12

Société canadienne des ports 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-30, 2-2, 2-3, 2-5, 3-40, 3-46, 3-48, 3-50

Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées 1-17, 2-8, 2-16, 3-30
Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) 1-16, 2-42, 2-46, 3-13, 3-15, 3-27, 3-28
Taxe sur le transport aérien 1-28, 1-29, 1-30, 2-42, 2-43, 2-44, 2-46, 2-63, 3-34, 3-35, 3-37, 3-38

Train à grande vitesse 1-14, 1-17, 2-5, 2-8, 3-30
VIA Rail 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-28, 1-29, 1-30, 2-2, 2-3, 2-5, 2-12, 2-46, 2-49, 2-50

- Accord bilatéral canado-américain 1-14
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-17, 1-30, 2-2, 2-4, 2-5, 2-12, 2-14, 2-17, 2-39, 3-46, 3-49, 3-50
- Administration de pilotage de l'Atlantique 1-7, 2-20, 2-22, 2-39, 3-50
- Administration de pilotage des Grands Lacs 1-7, 2-20, 2-22, 2-39, 3-50
- Administration de pilotage des Laurentides 1-4, 1-6, 1-7, 2-3, 2-20, 2-22, 2-39, 3-49, 3-50
- Administration de pilotage du Pacifique 2-39
- Administrations aéroportuaires locales 1-13, 1-20, 1-28, 2-57, 2-58, 2-60, 2-61, 2-62, 2-64, 2-85, 3-5, 3-39,
- Administrations de pilotage 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-28, 1-29, 1-30, 2-3, 2-18, 2-19, 2-20, 2-21, 2-22, 2-39, 3-49, 3-50
- Aides à la navigation 1-5, 1-14, 1-18, 2-17, 2-26, 2-27, 2-41, 2-45, 2-46, 2-47, 3-9, 3-14
- Centre d'essais pour véhicules automobiles 1-22, 2-65, 2-76
- Cession des aéroports 1-13, 1-20, 1-21, 1-28, 1-29, 1-30, 2-57, 2-59, 2-60, 2-61, 2-62, 2-81, 2-84, 2-85, 3-32, 3-33, 3-46
- Code de gérance de l'environnement 1-14, 1-15, 1-16
- Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'interventions en cas de déversement en milieu marin 1-14, 1-19, 2-30
- Commission d'enquête sur l'accroissement d'un aéroport Air Ontario à Dryden 1-14, 1-15, 1-19, 1-28, 2-42, 2-49
- Commission royale sur le transport des voyageurs 1-13, 1-16
- Compagnie de navigation Canarcic 1-4, 1-7, 1-9, 1-10, 1-28, 1-30, 2-18, 2-19, 2-21, 2-22, 2-23, 2-38, 3-49, 3-50
- Compagnie des chemins de fer nationaux 1-7, 1-9, 1-10, 2-3, 2-12, 2-14, 3-46
- Contrôle de la circulation aérienne 1-14, 1-20, 1-27, 2-8, 2-41, 2-42, 2-45, 2-46, 2-47, 2-82, 2-83, 2-86, 3-2, 3-13, 3-23, 3-27
- Contrôle par l'État du port 1-14, 1-18, 2-30
- Entente de développement économique et régional (EDÉR) 1-28, 2-1, 2-3, 2-5, 2-11, 3-30
- Flotte de la Garde côtière canadienne 1-18, 2-26, 2-28, 2-29, 2-32, 2-33, 3-4, 3-8, 3-12, 3-43, 3-44
- Fonds de prêts interportuaires 1-7, 2-4, 2-12, 3-40
- Initiatives stratégiques d'investissement en capital 1-14, 1-16, 1-26, 1-27, 1-28, 2-2, 2-3, 2-13, 2-19, 2-58, 3-21, 3-22, 3-30, 3-31
- Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE) 1-14, 1-15, 2-16
- Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE) 1-21
- Marchandises dangereuses 1-25, 2-9, 2-11, 2-65, 2-67, 2-68, 2-70, 2-72, 2-73, 2-74, 2-75, 3-46, 3-47
- Marine Atlantique 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 2-2, 2-3, 2-5, 2-12, 2-14, 3-46, 3-48, 3-50
- Office national des transports 1-9, 1-16, 2-7
- Plan Vert 1-19, 2-30, 2-54, 3-10, 3-51
- Ponts Jacques-Cartier et Champlain 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10, 1-16, 1-30, 2-2, 2-6, 2-12, 2-14, 3-48, 3-50
- Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PÉE) 1-14, 1-15
- Projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) 2-42, 2-43, 2-46, 3-13, 3-14, 3-26, 3-27
- Projet de modernisation des radars (RAMP) 2-43, 2-46, 2-47, 3-13, 3-14, 3-25
- Réapprovisionnement de l'Arctique 2-17, 2-20, 2-22, 2-28, 3-36
- Recherche et sauvetage (R et S) 1-18, 1-24, 2-11, 2-17, 2-18, 2-20, 2-21, 2-23, 2-24, 2-32, 2-33, 2-34, 3-8, 3-10, 3-31, 3-43, 3-44

Le tableau suivant illustre le niveau de financement approuvé au chapitre du Plan Vert à l'égard de onze initiatives visant à protéger l'environnement et accroître la sécurité des navires.

Tableau 3-39 : Niveaux de référence - Plan Vert

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	Total
(en milliers de dollars)							
Services de trafic maritime	1 789	2 200	1 900	1 200	2 100	3 460	12 649
Organisation	500	2 000	2 512	6 364	5 675	6 075	23 126
SOPF*	200	200	-	-	-	-	400
Formation	600	800	904	900	1 100	1 000	5 304
Produits chimiques	-	900	900	500	1 100	1 000	4 400
Air	500	1 000	1 250	1 250	-	-	4 000
Responsabilité financière	-	62	-	-	-	-	62
Équipement	-	1 300	2 588	2 332	2 971	2 392	11 583
Aspect juridique	250	500	250	250	200	-	1 450
Recherche et développement	175	200	300	400	200	200	1 475
Règlements	-	200	200	200	100	-	700
Inspections	86	800	681	695	900	900	4 062
Total	4 100	10 162	11 485	14 091	14 346	15 027	69 211

* Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

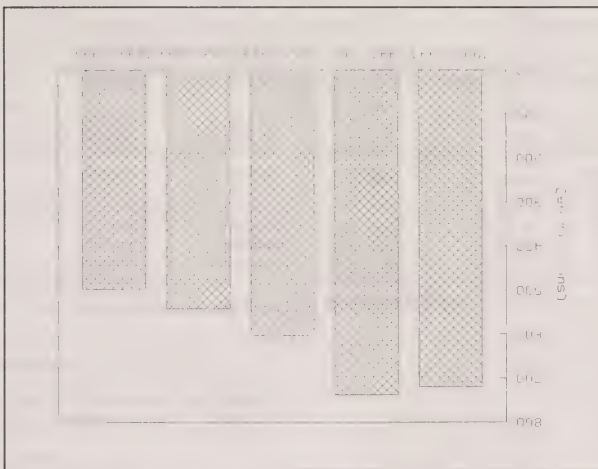


Tableau 3-38 : Paiements aux sociétés d'État (dollars constants de 1994-1995)

Graphiquement, la tendance à la diminution des subventions est plus évidente. Toutes les données qui figurent au tableau 3-38 ont été converties en dollars constants de 1994-1995.

* Y compris le projet Ridley Terminal de la Société canadienne des ports.

	% de variation par rapport à l'année précédente									
	(7,1)	(9,1)	(17,2)	6,7	(22,6)					
Ponts Jacques-Cartier	501 541	539 967	593 825	717 003	672 227	868 984	3 893 547	100,0		
Société canadienne des ports *	-	-	3	9	16	83	111	-		
et Champlain	-	-	8 073	9 837	7 763	7 740	36 070	0,9		
Marine Atlantique S.C.C.	2 973	2 168	1 157	850	1 444	-	5 619	0,1		
VIA Rail	2 000	764	1 352	448	200	-	2 764	0,1		
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	6 279	4 890	5 026	2 131	1 673	22 972	0,6		
Atlantique	-	764	1 352	448	200	-	2 764	0,1		
Laurentides	2 973	2 168	1 157	850	1 444	-	5 619	0,1		
Compagnie de navigation	-	-	8 073	9 837	7 763	7 740	36 070	0,9		
Canarcic Limitée	-	-	8 073	9 837	7 763	7 740	36 070	0,9		
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	-	-	8 073	9 837	7 763	7 740	36 070	0,9		
	36 981	36 764	31 529	26 376	27 934	13 948	173 532	4,5		
	875	775	11 800	83 574	20 008	32 053	149 085	3,8		
	127 774	130 893	131 277	127 233	143 947	265 467	926 591	23,8		
	330 938	359 667	366 315	434 950	441 484	521 120	2 454 474	63,1		
	2 000	-	37 429	28 700	27 300	26 900	122 329	3,1		
	2 973	6 279	4 890	5 026	2 131	1 673	22 972	0,6		
	-	764	1 352	448	200	-	2 764	0,1		
	501 541	539 967	593 825	717 003	672 227	868 984	3 893 547	100,0		

Tableau 3-37 : Analyse de tendances - Paiements aux sociétés d'État et autres sociétés

Tableau 3-33 : VIA Rail Canada

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Budget des dépenses		
1994-1995	1993-1994		
330 938	343 367	VIA Rail Canada Inc.	(12 429)
330 938	343 367	Total des besoins budgétaires	(12 429)

Tableau 3-34 : Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Budget des dépenses		
1994-1995	1993-1994		
2 000	2 000	Remise en état du pont de Valleyfield	-
2 000	2 000	Total des besoins budgétaires	-

Tableau 3-35 : La compagnie de navigation Canarclic Limitée

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Budget des dépenses		
1994-1995	1993-1994		
-	9 456	Recettes	(9 456)
-	6 799	Dépenses de fonctionnement nettes	(6 799)
-	2 657	Moins : articles hors caisse	(2 657)
-	2 657	Fonds nécessaires pour le fonctionnement	-
-	2 657	Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	(2 657)
-	2 657	Total des besoins budgétaires	(2 657)

Tableau 3-36 : Administration de pilotage des Laurentides

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Budget des dépenses		
1994-1995	1993-1994		
28 123	31 809	Dépenses de fonctionnement	(3 686)
25 361	28 807	Recettes	(3 446)
2 762	3 002	Dépenses de fonctionnement nettes	(240)
164	177	Moins : articles hors caisse	(13)
2 598	2 825	Fonds nécessaires pour le fonctionnement	(227)
375	175	Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	200
2 973	3 000	Total des besoins budgétaires	(27)

5. Sommaires du financement par voie de crédits - sociétés d'Etat

Les tableaux 3-30 à 3-36 montrent les détails du financement par voie de crédits aux sociétés d'Etat. Pour 1994-1995, les paiements aux sociétés d'Etat représentent 24,9 % des dépenses budgétaires nettes du Ministère. De l'information additionnelle sur les opérations de ces sociétés est fournie dans la Partie II du Budget des dépenses.

Tableau 3-30 : Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1994-1995	Budget des dépenses	1993-1994
Dépenses de fonctionnement	38 775	38 435	340
Intérêt et autres recettes *	679	815	(136)
Dépenses de fonctionnement nettes	38 096	37 620	476
Moins : articles hors caisse	1 176	1 148	28
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	36 920	36 472	448
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	61	292	(231)
Total des besoins budgétaires	36 981	36 764	217
* Péage discontinué en 1990.			

Tableau 3-31 : La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1994-1995	Budget des dépenses	1993-1994
Dépenses en capital	275	-	275
Baie des Ha! Ha!	600	600	-
Churchill - Aide au chapitre du chauffage électrique	875	600	275
Total des besoins budgétaires	875	600	275

Tableau 3-32 : Marine Atlantique S.C.C.

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1994-1995	Budget des dépenses	1993-1994
Dépenses de fonctionnement	223 413	220 197	3 216
Intérêt et autres recettes	85,520	77 232	8 288
Dépenses de fonctionnement nettes	137 893	142 965	(5 072)
Moins : Articles hors caisse	26 724	26 651	73
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	111 169	116 314	(5 145)
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	16 605	16 079	526
Total des besoins budgétaires	127 774	132 393	(4 619)

Loi sur les chemins de fer du gouvernement (SRC 1985 c. G-7) telle que modifiée
 Loi sur les commissaires du havre de Hamilton (SC 1912 c. 98) telle que modifiée
 Loi sur les Commissions portuaires (SRC 1985 c. H-1) telle que modifiée
 Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'île-du-Prince-Édouard (SC 1907 c. 22) telle que modifiée
 Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne (SRC 1970 c. W-3) telle que modifiée
 Loi sur le Code maritime (SC 1977-1978 c. 41)
 Loi sur le havre de Meaford (1866 c. 78, SC 1907 - 08 c. 46)
 Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-9) telle que modifiée (non en vigueur)
 Loi sur le Transport routiers 1987 (SC, c. 29)
 Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-10)
 Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (SRC 1985 c. M-11)
 Loi de 1987 sur les transports nationaux (SC 1987 c. 34) telle que modifiée
 Loi sur la protection des eaux navigables (SRC 1985 c. N-22) telle que modifiée
 Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario (SC 1963 c. 39)
 Loi sur les billets de transport (SRC 1985 c. P-3)
 Loi sur le pilotage (SRC 1985 c. P-14) telle que modifiée
 Loi sur les ports et installations de ports publics (SRC 1985 c. P-29) telle que modifiée
 Loi sur les chemins de fer (SRC 1985 c. R-3) telle que modifiée
 Loi sur la sécurité ferroviaire (SC 1985, c. 32 (4ième Suppl.))
 Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs (SRC 1985 c. S-1)
 Loi sur les conteneurs maritimes, 1987 (SC, c. 17)
 Loi sur les téléphones (SRC 1970 c. T-2) telle que modifiée (non en vigueur)
 Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1911 c. 26) telle que modifiée
 Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1986 c. 10)
 Loi sur les transports (SRC 1985 c. T-17) telle que modifiée
 Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses (SRC 1992 c. 34) telle que modifiée
 Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis (SRC 1985, c. U-3)

4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-8, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes :

Politiques et coordination : Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité : la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministère tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles, l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés d'État de la Loi sur la gestion des finances publiques ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité Politiques et coordination et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Marine Atlantique S.C.C., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Garde côtière canadienne : Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes : la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux archipels, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Aviation : La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

Aéroports : En vertu de cette même loi, le Ministère doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports. **Surface** : Les lois suivantes régissent l'Activité Surface : la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Administration du Ministère : La principale loi régissant cette Activité est la Loi sur la gestion des finances publiques. Cette Activité est aussi régie par la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, la Loi sur la pension de la fonction publique, la Loi sur les prestations de retraite suppléementaires, la Loi sur l'indemnisation des employés de l'État, la Loi sur les langues officielles, la Loi canadienne sur les droits de la personne, la Loi sur l'accès à l'information, la Loi sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur la saisie-arrêt et la distraction de pensions.

Voici un résumé complet des Statuts dont Transports Canada est directement responsable et de ceux qu'il administre.

Statuts administrés par Transports Canada

- Loi sur l'aéronautique (SRC) 1985 c. A-2) telle que modifiée
- Loi sur la cession des aéroports (1992, c.5)
- Loi sur la prévention de la pollution des eaux archipels (SRC) 1985 c. A-12) telle que modifiée
- Loi sur la marine marchande du Canada (SRC) 1985 c. S-9) telle que modifiée
- Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne (SRC) 1985 c. C-12) telle que modifiée
- Loi sur le transport aérien (1985, c. C-26)
- Loi sur le Transport des marchandises par eau (SRC) 1985, c. C-27)
- Loi sur le Ministère des transports (SRC) 1985 c. T-18) telle que modifiée

3. Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Établie le 24 avril 1989, à la suite d'une modification à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, cette caisse a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui a été dissoute et dont le solde disponible (149 618 850,24 \$) a été transféré à la Caisse remplaçante.

Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouvernement en conseil, est chargé du fonctionnement de la Caisse et doit soumettre un rapport annuel au Ministre des transports faisant état de l'exploitation de la Caisse au cours de l'année financière précédente. Le rapport est présenté au Parlement.

But

La Caisse vise à payer les réclamations présentées en raison de pertes réelles ou anticipées, dues à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada, dans les eaux canadiennes et les zones de pêche (à l'exception des eaux où la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* s'applique) et dans ces eaux, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires est seulement responsable des versements de navires-citernes. La responsabilité maximale de la Caisse attribuable à un incident particulier pendant l'exercice financier 1993-1994 a été de 118 973 185 \$. Ce montant est indexé chaque année selon l'indice des prix à la consommation.

Les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, autorisent aussi l'imposition d'une redevance, payable à la Caisse, sur les hydrocarbures importés au Canada par navire de cargaison en vrac ainsi que sur les hydrocarbures chargés sur les navires de cargaison en vrac n'importe où au Canada. Si elle était imposée, en 1994-1995, cette redevance serait de 35,69 cents par tonne d'hydrocarbure. Aucune redevance n'a été perçue depuis 1976.

Le tableau 3-29 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1993.

Tableau 3-29 : Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

(en milliers de dollars)		au 30 septembre 1993
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866	
Plus : intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	185 884	
	220 750	
Moins : Frais administratifs	1 343	
Règlement des réclamations	6 187	
	7 530	
Solde de la Caisse	213 220	

2. Investissement dans la flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-28 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 3-28 : Coût de remplacement estimatif de la flotte de la Garde côtière canadienne

Coûts de remplacement estimatif (en dollars de 1993-1994)	(en milliers de dollars)	
	Nombre	Classe de navire
Description		
258 700	1	Brise-glace lourd pour le golfe
688 200	6	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières
617 400	9	Gros baliseurs/brise-glace légers
68 400	2	Baliseurs moyens/brise-glace légers
371 700	7	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces
87 000	2	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces
25 200	6	Petits baliseurs
28 500	3	Baliseurs spéciaux de rivière
124 800	2	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage
41 400	2	Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage
25 800	6	Petites vedettes de recherche et de sauvetage
42 300	19	Embarcations de recherche et de sauvetage
8 000	2	Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la
11 700	9	navigation dans les glaces
34 300	308	Petites embarcations de sauvetage
2 800	27	Bateaux de travail de diverses dimensions
141 100	28	Embarcations de sauvetage côtier
54 900	4	Hélicoptères
13 000	1	Aéronef à voilure fixe
13 000	2	Catamaran - Sondage
2 658 200		
* Le coût de remplacement estimatif est fondé soit sur les coûts de remplacement réels récemment engagés soit sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.		
** Ne comprend pas les navires qui sont conservés comme relève et pour lesquels on ne dispose pas de ressources d'exploitation.		

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-27 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la flotte.

Tableau 3-27 : Ventilation en ressources d'exploitation de la flotte de la Garde côtière canadienne par sous-activité

(en milliers de dollars)		Réal 1992-1993		Réal 1991-1992		Réal 1990-1991	
		\$	ÉTP	\$	ÉTP	\$	ÉTP
Systèmes de navigation maritime		65 083	927	71 862	910	87 326	1 012
Dégelacage et opérations dans l'Arctique		98 501	812	96 381	927	101 074	963
Réglementation maritime		2 391	-	2 977	-	3 274	20
Recherche et sauvetage		72 223	797	65 570	787	76 243	872
Autres		880	-	492	-	1 225	-
		239 078	2 536	237 282	2 624	269 142	2 867

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées aux crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 3-25 : Coût budgétaire net estimatif du Programme pour 1994-1995

(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995 (brut)	Plus autres coûts	Coût total du Programme	Moins recettes	1994-1995	
						1993-1994*	
Total du Ministère		2 943 831	102 645	3 046 476	976 821	2 069 655	2 079 425
% de variation par rapport à l'année précédente		(0,5)					

* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de données disponibles. Le coût net du Programme pour 1993-1994 a été calculé à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-26 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère ce qui constituent les "Autres coûts" figurant au Tableau 3-25. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-19, page 3-35.

Tableau 3-26 : Services fournis gratuitement par d'autres ministères

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Budget des dépenses	
		1994-1995		1993-1994	
Logement fourni par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux		47 200		49 072	
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux		2 112		2 074	
Cotisations représentant la part des employés aux primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor		44 668		38 663	
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Développement des ressources humaines		6 994		6 471	
Salaires et coûts reliés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice*		1 671		2 100	
Total des services fournis par d'autres ministères		102 645		98 480	
* Les données pour 1992-1993 n'étaient pas disponibles.				89 310	

Tableau 3-24 : Prêts impayés - par débiteur et objet (suite)

(dollars)				
Remboursement 1994-1995	Principal	Intérêt		
Soide à payer 31 mars 1994	Echéance	Taux d'intérêt		
Prêts à la société du port de Saint John				
Administration du port de Saint John	29 430 604	NIL	135 000	-
Prêts aux autres sociétés d'Etat				
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	99 625 948	1998	8,750	18 946 140 8 311 695
Total Politiques et coordination				
	171 237 516		20 411 324	12 586 870
Garde côtière canadienne				
Prêts à des commissions portuaires Hamilton	325 000	2000	4,125	50 000 12 891
Total Garde côtière canadienne				
	325 000		50 000	12 891
Total du Programme				
	171 562 516		20 461 324	12 599 761

Noter : La fin des prêts accordés au ports de St-John's (Terre Neuve) et Chicoutimi (Québec) sont attribuables aux paiements anticipés faits par ces ports en 1992.

6. Prêts, dotations en capital et avances

Il arrive que le gouvernement consente des prêts, des investissements et des avances (PIA) non budgétaires aux sociétés d'Etat. Ces PIA correspondent aux autres objectifs que poursuit le gouvernement et sont remboursables en entier, y compris les intérêts correspondants. Les niveaux de PIA ne changent rien aux ressources et aux activités financières du Ministère. Des données récapitulatives figurent au tableau 3-23.

Tableau 3-23 : Prêts, dotations en capital et avances

(en milliers de dollars)			
Prêts			
Politiques et coordination			
Paiement à la Société canadienne des ports relativement au			
Fonds de prêts interportuaire			
Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-24. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au Fonds du revenu consolidé.			

Tableau 3-24 : Prêts impayés - par débiteur et objet

(dollars)			
Politiques et coordination			
Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :			
Remboursement	Taux	Echéance	Solde à payer
1994-1995	d'intérêt	1994	31 mars 1994
Principal			
Intérêt			

Saint John	6 665 062	2000	12,430	828 467
	4 243 064	1998	11,125	472 043
	1 973 102	1998	11,000	217 041
	2 601 413	1999	11,875	308 918
	2 569 795	2005	11,625	298 739
	18 052 456			2 125 208
	1 835 684	2009	9,630	51 680
	2 293 386	2009	9,570	64 899
	12 052 673	2010	10,140	286 432
	16 181 743			403 011
Prince Rupert	581 044	2000	6,440	68 300
	4 661 989	2000	6,250	551 187
	2 703 732	2000	7,500	307 686
	42 180 964			1 330 184
				4 275 175
Belledune				
Montréal				
Vancouver				
Total des prêts aux ports				

Tableau 3-22 : Recettes et recouvrements des Aéroports

(en milliers de dollars)			
	Budget des dépenses	1994-1995	1993-1994
	Prévu		Réel
	1992-1993		
Recettes			
Location ¹	41 778	46 000	57 051
Concessions ¹ ²	88 253	83 600	99 698
Taxes d'atterrissage	75 360	75 600	104 498
Taxes générales d'aéroport	41 890	39 100	56 704
Autres ²	10 148	10 100	15 590
Paiements reliés aux baux	25 628	26 100	28 909
Rentées provenant de biens meubles	-	8 500	16 945
les administrations aéroportuaires locales			
Total des recettes	283 057	289 000	379 395
Recouvrements			
Services de navigation aérienne -	-	-	643
services d'entretien	-	-	-
Programme des services de l'environnement -	300	300	559
services de météorologie	1 645	1 800	1 400
Total des recouvrements	1 945	2 100	2 602
Total des recettes et des recouvrements	285 002	291 100	381 997
% de variation par rapport à l'année précédente	(2,1)	(23,8)	

Note : Des erreurs dans la distribution des recettes et recouvrements ont été publiées dans les Comptes publics 1992-1993. La distribution figurant au Tableau 3-22 est exacte. Les changements sont les suivants :

1. Un montant de 28 909 000 \$ rapporté au chapitre des recettes de location dans les Comptes publics était des recettes reliées aux baux.

2. Un montant de 1 400 000 \$ rapporté au chapitre des recettes de location dans les Comptes publics était des recouvrements auprès de la GRC.

Tableau 3-21 : Recettes et recouvrements de l'Aviation

Les tableaux 3-21 et 3-22 donnent d'autres détails sur les recettes et les recouvrements de l'Aviation et des Aéroports, respectivement.

Budget des dépenses 1994-1995					(en milliers de dollars)	
Services de la navigation aérienne	Services de la réglementation aux aéronefs	Total	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993		
Ventes, location et licences	1 973	571	2 544	2 888	2 765	
Droit en route (international)	37 248	-	37 248	36 700	34 918	
Autres droits de services	218	-	242	142	646	
Services à l'extérieur du Canada (approbations réglementaires)	-	650	650	550	498	
Total des recettes	39 439	1 221	40 684	40 280	38 827	

Recouvrements	1 822	-	16 487	18 309	15 740	16 761	
Garde côtière Canadienne							
- Services d'hélicoptères et de télécommunications							
- Services de l'environnement	104	-	-	104	104	113	
- Entretien électronique/ Observations météorologiques							
Divers	-	-	-	-	2 400	-	
Total des recouvrements	1 926	-	16 487	18 413	18 244	16 874	
Taxe sur le transport aérien	543 819	-	-	543 819	529 600	498 053	
Total des recettes recouvrements et taxe sur le transport aérien	585 184	1 221	16 511	602 916	588 124	553 754	
% de variation par rapport à l'année précédente							
							2,5
							6,2

Noter: La distribution entre les divers types de recettes en 1992-1993 n'est pas la même que celle publiée dans les Comptes publics 1992-1993. La distribution figurant au Tableau 3-21 est exacte.

Location, concessions et stationnement : Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des compagnies aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains aéroportuaires aux compagnies aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques hors-taxe, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement annuel forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu d'un contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux. De plus, à partir de l'exercice financier 1992-1993, des recettes relevant des baill avec les administrations aéroportuaires locales seront reçues par le Ministère.

Taxe sur le transport aérien : Cette taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la majeure partie du trafic des compagnies aériennes commerciales. Revenu Canada (Douanes et Accise) perçoit la taxe et transfère au Programme le plein montant perçu. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les activités Aéroports et Aviation a récemment été révisée. Au cours des dernières années, selon la méthode provisoire de répartition pour les Aéroports, un montant de taxe tout juste suffisant pour réduire à zéro les crédits des Aéroports était affecté à cette Activité. Le reste de la taxe sur le transport aérien était affecté à la sous-activité Services de navigation aérienne de l'Aviation. En 1992-1993, selon une nouvelle méthode, le plein montant de la TTA sera attribué à l'Aviation.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aéroport que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aéroports des principaux aéroports nationaux et internationaux.

Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Pour avoir une meilleure appréciation de la nature des recettes et des recouvrements de Transports Canada, des détails sont fournis pour les trois activités qui génèrent 98,2 % de tous les montants totaux à recueillir.

Garde côtière canadienne : Le tableau 3-20 donne les détails sur les recettes de l'Activité Garde côtière canadienne. Les recettes portées au FRC ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Tableau 3-20 : Recettes et recouvrements de la Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)

	Budget des dépenses	1993-1994	Prévu	Réel	1992-1993
--	---------------------	-----------	-------	------	-----------

Recettes					
Réapprovisionnement de l'Arctique	9 300	9 028	11 407	10 980	2 914
Droits de quai et de port	11 667	10 998	2 600	2 629	486
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	2 662	2 506	1 620	1 270	4 280
Recettes du trafic radiomaritime	1 620	2 600	-	4 280	28 416
Divers	-	1 270	-	-	-
Vente du NGCC Cabot	-	4 280	-	-	-

Recouvrements					
Réapprovisionnement de l'Arctique	700	700	670	432	670
Déductions des employés pour la location de logements	470	469	66	16	299
Activités des ateliers de Prescott	90	67	66	16	299
Sommes recouvrées auprès du MDE	26	26	66	16	299
Sommes recouvrées auprès du MPO	-	-	26	16	299
Divers	2	-	-	-	-

Total des recouvrements					
	1 288	1 262	1 483	29 899	1 483
Total des recettes à valoir sur le crédit					
	26 537	31 944	22 195	52 094	22 195
Recettes portées au FRC					
Attrement d'un navire câblé	-	4 080	10 633	11 545	10 633
Intérêt sur les investissements	-	14	17	11 545	17
Autres	656	1 320	11 545	11 545	11 545
Total des recettes portées au FRC					
	656	5 414	22 195	52 094	22 195
Total des recettes					
	27 193	37 358	52 094	52 094	52 094

Notes: La distribution entre les divers types de recettes en 1992-1993 n'est pas la même que celle publiée dans les Comptes publics 1992-1993. La distribution figurant au Tableau 3-20 est exacte.

Aviation et Aéroports : Environ 95,4 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et des Aéroports. Voici une analyse des principales sources:

Tableau 3-19 : Sommaire des recettes par source

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
1993-1994			
Prévu			
1992-1993			
Réel			
A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements			
1. Recettes : Sources extérieures au gouvernement fédéral			
Garde côtière canadienne	25 249	30 682	28 416
Aviation	40 684	40 280	38 827
Aéroports	283 057	289 000	379 395
Surface	310	400	855
Administration du Ministère	205	186	203
349 505	360 548	447 696	
2. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada			
Garde côtière canadienne	1 288	1 262	1 483
Aviation	104	104	113
Aéroports	1 945	2 100	1 959
Administration du Ministère	1 874	3 236	2 271
5 211	6 702	5 826	
3. Taxe sur le transport aérien			
Aviation	543 819	529 600	498 053
4. Recouvrements : au sein du Ministère			
Aviation	18 309	18 140	16 761
Aéroports	-	-	643
Administration du Ministère	14 321	13 654	14 332
32 630	31 794	31 736	
Total des recettes à valoir sur le crédit et recouvrements			
931 165	928 644	983 311	
B. Recettes portées au FRC			
Politiques et coordination			
Garde côtière canadienne	656	5 414	22 195
Aviation	-	-	16 254
Aéroports	-	-	2 561
Surface	-	-	402
Administration du Ministère	-	-	2 126
45 000	45 000	63 110	
Total des recettes portées au FRC*			
45 656	50 414	106 648	
Recettes totales			
976 821	979 058	1 089 959	

* Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Transports Canada est autorisé à garder 931,2 millions de dollars de recettes en 1994-1995. Ceci réduit les besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 31,6 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le programme et sont directement portées au Fonds du revenu consolidé (FRC). Le tableau 3-18 présente un sommaire des recettes à valor sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 3-18 : Sommaire des recettes par Activité

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses	% du Total	Prévu	Réel	
1994-1995	1993-1994	1992-1993		
Recettes à valor sur le crédit				
-	-	-	29 899	
26 537	2,8	31 944	553 754	
602 916	64,7	588 124	381 997	
285 002	30,7	291 100	855	
310	-	400	16 806	
16 400	1,8	17 076		
931 165	100,0	928 644	983 311	
% de variation par rapport à l'année précédente				
0,3	(5,6)			
Recettes portées au FRC				
45 000	45 000	63 110		
656	5 414	22 195		
-	-	16 254		
-	-	2 561		
-	-	402		
-	-	2 126		
45 656	50 414	106 648		
976 821	979 058	1 089 959		
Recettes totales				
% de variation par rapport à l'année précédente				
(0,2)	(10,2)			

Un sommaire des recettes, des recouvrements et de la taxe sur le transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-19. Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de recouvrements figurent à la page 3-36.

Tableau 3-16 : Détails des paiements de transfert - Surface

(dollars)			
Contributions			
Paiement à l'appui de croisements étiqués selon la Loi sur la sécurité ferroviaire (anciennement déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étiqués)			
Paiement à l'appui des améliorations apportées aux croisements, approbées aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire	9 000 000	9 000 000	7 181 716
Contribution à des organismes de recherche choisis pour les aider à entreprendre des travaux de recherche et des études dans le cadre du Programme d'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers	47 850	78 300	76 194
Contribution à l'Association des chemins de fer du Canada dans le cadre du programme Opération Gareau/trafin	82 500	135 000	175 000
Total des paiements de transfert	9 130 350	9 213 300	7 832 910
(dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1994-1995	1993-1994	1992-1993	

Tableau 3-17 : Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

(dollars)			
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	16 500	27 000	40 000
Total des paiements de transfert	24 750	396 000	382 271
Contributions			
Contribution pour les études de faisabilité de cession			
Contribution à l'Institut international de formation en gestion aéronautique (IIFGA)	-	292 500	272 271
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	-	63 000	70 000
Contribution à la Décennie internationale de la prévention des catastrophes naturelles	8 250	13 500	-
Total des paiements de transfert	8 250	369 000	342 271
Total des paiements de transfert	24 750	396 000	382 271

* La responsabilité pour la Contribution pour les études de faisabilité de cessions des aéroports a été transférée à l'Activité Aéroports en 1992-1993. Le montant de 26 245 \$ dans les Comptes Publics de 1992-1993 a été combiné avec le montant des Aéroports et le total apparaît dans le Tableau 3-15.

Tableau 3-14 : Détails des paiements de transfert - Aviation				
(dollars)				
Subventions	Aéro Club du Canada (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs)	13 750	22 500	
		13 750	22 500	
25 000				
25 000				
Contributions				
Ligue des cadets de l'air du Canada				
- Bourse de formation en pilotage				
Versements aux autres gouvernements ou				
organismes internationaux pour l'exploitation				
et l'entretien des aéroports, des installations de navigation				
aériennes et des voies aériennes				
Contributions aux aéroclubs, aux				
écoles et aux instructeurs de pilotage				
Société de développement de la Baie James (SDBJ)				
pour la construction d'une installation destinée				
à abriter une station d'information de vol (SIV) à				
l'aéroport La Grande Rivière (LG2)				
600 000	-	-	-	
888 139	429 100	531 950	545 700	
913 139	451 600	545 700	545 700	
Total des paiements de transfert				
Tableau 3-15 : Détails des paiements de transfert - Aéroports				
(dollars)				
Contributions	Contribution à l'exploitation	13 974 300	15 120 000	
d'aéroports municipaux ou autres				
Contribution d'aide à l'amélioration				
des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux				
ou d'autres aéroports et installations connexes :				
Québec - Nouveau-Québec : aéroports inuit				
Terre-Neuve - Construction de pistes et				
d'installations connexes au Labrador				
Autres contributions d'aide à l'établissement ou à l'amélioration				
des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux				
ou d'autres aéroports et installations connexes				
Contribution pour les études de faisabilité de cession				
des aéroports				
Initiative stratégique d'investissement en capital				
- Aéroports				
4 100 000	-	4 100 000	45 490 000	
48 500	40 000	-	-	
13 318 571	17 050 000	19 200 000	17 050 000	
113 455	80 000	825 000	80 000	
60 838	13 200 000	-	13 200 000	
14 998 793	15 120 000	13 974 300	15 120 000	
Total des paiements de transfert				
Budget des dépenses				
Prévu				
1993-1994				
Réel				
1992-1993				

Tableau 3-13 : Détails des paiements de transfert - Garde côtière canadienne

(dollars)			
Subventions			
Subvention à la Writers' Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	-	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins :	-	300	300
Welland Canal Mission for Sailors	-	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ont.)	-	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	-	200	200
British Sailors Society (Canada)	-	10 000	10 000
Mariners' House of Montréal, Montréal (Qué.)	-	600	600
Missions to Seamen, section de Lakehead	-	300	300
Missions to Seamen, Samia et Windsor	-	300	300
Subvention au Conseil canadien de sécurité pour la promotion de la sécurité nautique	-	1 500	1 667
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	1 500	3 555	5 000
Contributions			
Contribution à la Croix-Rouge canadienne pour son programme de sécurité nautique	225 000	225 000	250 000
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime pour assurer des services bénévoles de recherche et de sauvetage et pour promouvoir la sécurité nautique par des programmes d'éducation et de prévention des accidents	1 500 000	1 500 000	1 296 900
Contribution à La Corporation St-Laurent/Grands Lacs	-	-	15 000
Exposition et conférence internationale des affaires	-	-	5 000
Conférence sur les ordinateurs (Ports Canada)	-	-	5 000
Ville de Corner Brook, Terre-Neuve	-	-	10 000
Conférence circompolaire Inuit	-	-	25 000
Initiative stratégique d'investissement en capital	300 000	-	-
- havres et quais	-	-	-
Total des paiements de transfert	2 026 500	1 742 205	1 625 417
Budget des dépenses			
1994-1995	Prévu	1993-1994	Réel
1992-1993			

Tableau 3-12 : Détails des paiements de transfert - Politiques et coordination

(dollars)			Budget des dépenses	Prévu	Réel
Subventions					
Services de traversier et services côtiers pour passagers et fret - Province de la Colombie-Britannique	Subvention à l'Institut of Risk Research de l'Université de Waterloo, pour appuyer les objectifs du programme de recherche et de développement de Transports Canada	-	18 952 400	18 401 400	19 572 815
Association du transport du Canada	Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées	Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement/EDER :	144 000	494 000	438 100
Études sur les transports EDER - Québec	Programme d'amélioration des routes :	- Terre-Neuve - Québec	1 711 000	311 000	20 077 419
Accord sur la route transcanadienne - Terre-Neuve	Routes régionales de Terre-Neuve	- Nouvelle-Écosse - Nouveau-Brunswick - Québec	10 677 000	6 900 000	5 893 859
Accord de développement coopératif de l'Île-du-Prince-Édouard	Infrastructure maritime de transports du Nord du Québec	Code national de sécurité pour les transporteurs routiers commerciaux	100 000	400 000	2 905 581
Services de traversier et de cabotage pour marchandises et voyageurs	Paiement à la Commission canadienne du blé pour l'acquisition et la location de wagons-trémies afin de transporter du grain dans l'ouest canadien	Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	11 623 200	11 231 000	12 887 528
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard	Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour son cinquantième anniversaire	Construction de sauts-de-mouton - boulevard Henri-Bourassa	6 000 000	1 000 000	-
Train à grande vitesse (corridor Québec-Windsor)	Association de propriétaires-opérateurs de l'ouest	L'Institut canadien de recherche sur le camionnage	650 000	850 000	1 050 000
Coopérative des propriétaires de camions-remorques indépendants	Coalition nationale des voitures-remorqueurs	Initiatives stratégiques d'investissement en capital	129 000 000	116 005 000	-
- programme routier	- programme ferroviaire	Pont Victoria (statuaire)	3 132 000	4 212 000	3 054 000
Total des paiements de transfert			260 225 300	254 956 900	165 526 978

Les paiements de transfert de 310,1 millions de dollars planifiés pour 1994-1995 représentent 15,4% du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-11 renferme des renseignements sommaires comparatifs sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-12 à 3-17 figure une liste pluriannuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 3-11 : Paiements de transfert par Activité

(en milliers de dollars)				Budget des dépenses 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Pour plus de détails voir la page
Politiques et coordination				18 953	18 401	19 623	
Contributions*				241 273	236 556	145 904	
				260 226	254 957	165 527	3-30
Garde côtière canadienne				1	17	19	
Subventions**				2 025	1 725	1 607	
				2 026	1 742	1 626	3-31
Aviation				14	23	25	
Contributions				532	429	888	
				546	452	913	3-32
Aéroports				-	45 490	28 540	
Contributions				38 099	45 490	28 540	
				38 099	45 490	28 540	3-32
Surface				-	-	-	
Subventions				9 130	9 213	7 833	
Contributions				9 130	9 213	7 833	
				9 130	9 213	7 833	3-33
Administration du Ministère				17	27	40	
Contributions				8	369	342	
				25	396	382	3-33
Total du Ministère				18 985	18 468	19 707	
Contributions				291 067	293 782	185 114	
Total des paiements de transfert				310 052	312 250	204 821	
% de variation par rapport à l'année précédente				(0,7)	52,5		

* Y compris un paiement statutaire de 3 132 000 \$ en 1994-1995 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (4 212 000 \$ en 1993-1994 et 3 054 000 \$ en 1992-1993).

** Arrondissement des données.

Résumé des coûts : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)			
Coût total	Dépenses prévues	Budget des dépenses	Besoins des années futures
estimatif courant	jusqu'au 31 mars 1994	1994-1995	
626 705	35 158	27 000	564 547

Réalisations : Deux MLS élaborés par Micronav International Inc., de Sydney (Nouvelle-Écosse), ont été mis en service pour être exploités à l'aéroport de l'île de Toronto en novembre 1993.

En mars 1993, Micronav s'est vu adjudger un marché de 14 millions de dollars pour en construire 11 autres du même modèle que les systèmes utilisés à l'île de Toronto dans le cadre d'un programme pilote visant à accroître l'expérience de l'exploitation et de l'aspect technique de ces systèmes.

En décembre 1993, un marché a été adjugé à Micronav pour la conception, l'élaboration, l'essai et la production de six MLS de la nouvelle génération. Le coût total des travaux accomplis en quatre ans et demi est évalué à 83 millions de dollars. Les travaux ont débuté aux termes d'un marché de 10 millions qui augmentera à mesure que progressera l'élaboration. Ce marché prévoit des incitants si l'élaboration est terminée pour un coût inférieur au coût estimatif.

Les retombées industrielles et régionales promises dans le marché CAT I/II/III seront d'au moins 69 % quant au contenu canadien, de 50 % dans la région de l'Atlantique, de 2,1 % dans la région du Québec, de 0,2 % dans la région de l'Ouest et de 47 % pour les petites entreprises. En termes d'emplois, on estime que ce marché interviendra pour 450 équivalents temps plein à Sydney (Nouvelle-Écosse).

Résumé des coûts : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en millions de dollars)			
Coût total	estimations courantes	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1994	Budget des dépenses 1994-1995 Besoins des années futures
658 658		300 065	135 000
CAATS			223 593

Réalisations : Le marché a été adjugé à la division des systèmes de Hughes Aircraft of Canada (HCSD). Le projet en est à l'étape de la conception. L'examen des exigences du système a été effectué avec succès en juin 1990, celui de la conception du système, en décembre 1990, et celui des spécifications des logiciels, en novembre 1992. Le marché a été modifié pour prévoir un processus itératif d'élaboration des logiciels en juin 1993, et l'examen 1 de l'avancement de l'élaboration a été mené avec succès le même mois. L'examen 2 de l'avancement de l'élaboration a aussi été mené avec succès en novembre 1993, et l'examen 3, est prévu pour mai 1994.

c. Projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)

Aperçu : Le système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) est un nouveau système électronique d'approche et d'atterrissage de précision adopté en 1978 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'usage international.

L'utilisation du MLS accroîtra globalement la fiabilité du service d'approche de précision tandis que le brouillage que subissent actuellement les stations de radiodiffusion FM sera supprimé. Le MLS favorisera l'automatisation avancée du système de contrôle de la circulation aérienne et constituera des éléments de la solution visant à régler les problèmes de capacité sans cesse croissants que connaîtra l'aéroport dans le futur, en améliorant la sécurité des vols à l'intérieur de l'espace aérien terminal. La collectivité des usagers profitera des principaux avantages que présente l'utilisation du MLS, il s'agit avant tout des grandes compagnies aériennes commerciales. Les avantages comprennent des diminutions du nombre d'interruptions de vol, les économies de coût afférentes et l'établissement de meilleures conditions de sécurité et de meilleures trajectoires de vol.

Ministère principal et autres ministères participants

- Ministère promoteur : Transports Canada
- Autorité contractante : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
- Ministères participants : Industrie Canada

Agence de promotion économique du Canada atlantique
 Agence de diversification de l'économie de l'Ouest canadien
 Agence fédérale du développement régional - Québec

Étapes importantes

- Approbation de principe
- Approbation préliminaire du projet
- Approbation préliminaire du projet - modification
- Approbation finale du projet - phase I
- Adjudication du marché d'acquisition d'un modèle-type
- Adjudication du marché - CAT I, II, III
- décembre 1993
- mars 1993
- juillet 1992
- septembre 1991
- juillet 1989
- juin 1985

b. Projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS)

Appergu : La stratégie d'acquisition du CAATS a été approuvée en juin 1988 pour des systèmes opérationnels de traitement des données de vol aux sept centres de contrôle régionaux, y compris l'équipement pour unités de contrôle terminales, 60 tours de contrôle d'aéroport et l'unité de réservation d'attente, ainsi que pour l'acquisition de postes de travail polyvalents de contrôle aux sept centres de contrôle régionaux et aux deux unités de contrôle terminales. Il reste aussi à acquérir des systèmes non opérationnels de traitement des données de vol et des postes de travail polyvalents de contrôle pour la formation opérationnelle régionale à l'Institut de formation de Transports Canada, à Cornwall, le Centre de recherche et d'expérimentation, à l'aéroport international Macdonald-Cartier, et le Centre des systèmes techniques, à Ottawa.

L'objectif global de ce projet consiste à remplacer l'infrastructure des systèmes existants utilisés dans le traitement et l'affichage des données de vol par un tout nouveau système intégré de contrôle de la circulation aérienne capable de répondre aux exigences qui suivent :

- permettre à l'Activité de réduire considérablement l'augmentation prévue à long terme des coûts de personnel, d'exploitation et d'entretien;
- répondre aux demandes liées à l'expansion future des services de la circulation aérienne à des niveaux appropriés de service tout en assurant le maintien et l'amélioration de la sécurité;
- permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'accomplir leurs tâches de façon plus efficace grâce à l'utilisation de postes de travail modernes et fiables qui amélioreront en outre leur productivité;
- faire bénéficier les usagers d'avantages importants en réduisant les retards qu'entraîne le système actuel et en fournissant des routes plus efficaces, de meilleures informations sur les mouvements d'aéronefs, et des services de planification de vol améliorés.

L'approbation finale du projet a été obtenue le 23 novembre 1989, pour un coût total estimatif de 658 658 000 dollars. Une analyse complète de rentabilité a été accomplie et elle révèle un taux de 2:1 (avantages:coûts).

Ministère principal et autres ministères participants

- Ministère promoteur : Transports Canada
- Autorité contractante : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
- Ministère participant : Industrie Canada

Étapes importantes

- Approbation du document d'approbation de programme
- Demande de prix et disponibilité
- Demande de propositions
- Approbation préliminaire du projet
- Approbation finale du projet
- Adjudication du marché de production/construction
- Revue de la conception du système (Digital Equipment of Canada)

- mai 1985
- mai 1987
- février 1989
- mai 1989
- novembre 1989
- décembre 1989
- décembre 1990

Un certain nombre de projets inscrits au programme d'immobilisations de Transports Canada peuvent être considérés comme principaux projets de l'Etat. Ils sont énumérés ci-après.

a. Projet de modernisation des radars (RAMP)

Aperçu : En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, de 17 nouveaux systèmes radar secondaires de surveillance autonome, de 29 équipements des installations d'affichage et de 10 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

Ministère principal et autres ministères participants

•	Ministère promoteur :	Transports Canada
•	Autorité contractante :	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
•	Ministère participant :	Industrie Canada

Dates

•	Approbation du document d'approbation de programme	juillet 1979
•	Approbation préliminaire du projet	juillet 1981
•	Approbation finale du projet	juillet 1983
•	Adjudication du marché de production/construction	mai 1984
•	Mise en service du premier système	août 1989
•	Livraison du système au premier site opérationnel	janvier 1990

Résumé des coûts : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)			
Coût total	Dépenses prévues	Budget des dépenses	Besoins des années futures
estimatif courant	jusqu'au 31 mars 1994	1994-1995	
810 504	779 017	16 000	15 487

Réalisations : À ce jour, les avantages socio-économiques que procure directement le projet s'élèvent à 202,16 millions de dollars, et les retombées compensatrices à 216,0 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent par ailleurs à 50,0 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 6,0 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes :

•	Atlantique	27,6 millions de \$
•	Québec	109,2 millions de \$
•	Ontario	200,6 millions de \$
•	Ouest	80,8 millions de \$

L'équipement des installations radar (RSC) a été installé aux 41 emplacements. Le bureau du projet RAMP a accepté, au nom de Transports Canada, tous les emplacements dotés de l'équipement des installations radar. Jusqu'à présent, 19 systèmes radar et huit systèmes de matériel de poste d'affichage ont été mis en service. Les dix systèmes de traitement des données radar (RDPS) ont été installés, testés et inspectés; quatre des sept RDPS aux CCR ont été mis en service, c'est-à-dire celui à Gander, à Moncton, à Winnipeg et à Edmonton.

La réduction du coût total estimatif est due à une baisse des droits à verser à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (auparavant Approvisionnement et Services) et aux économies susceptibles de contribuer à la gestion du projet et aux éventualités.

1. Caribou N.-É./Wood Islands I.-P.-É. - Traversier et terminus - Northumberland

Coût	Coût	De la	Page	3-23	64 615	62 845	(1 770)
Coût total estimatif	Coût précédent estimatif	Page	Page				
Augmentation/Diminution)	Augmentation/Diminution)						

(en milliers de dollars)

et coordination

Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Politiques

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Administration du Ministère

Finances et administration									
(en milliers de dollars)									
Coût total	Coût total	Coût total	Dépenses prévues	Budget des dépenses	Besoins	Coût total	Coût total	Dépenses prévues	Budget des dépenses
précédent	estimatif	estimatif	31 mars 1994	1994-1995	des années futures	précédent	estimatif	31 mars 1994	1994-1995
41 700	41 700	4 452	20 984	15 101	5 615	5 157	4 452	3 089	1 047
Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (B-AF)									
Biens et services de télécommunication pour la réfection de la tour C (B-AF)									
Inter réseau Transports Canada (C-AF)									
Personnel									
Administration centrale - Ottawa									
Système intégré du personnel de Transports Canada - SIPT (B-AF)									
6 667	6 667	6 667	6 180	487	-	Cornwall, Ontario			
Formation assistée par ordinateur (B-AF) ..									
2 362	2 362	2 362	2 362	-	-	Remplacement du simulateur de tour de contrôle de la circulation aérienne (C-AF)			
7 146	6 991	109	6 882	-	-				

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Politiques et coordination

(en milliers de dollars)									
Coût	Coût	Coût	Dépenses	Budget des	Coût	Coût	Coût	Dépenses	Besoins
total	estimatif	précédent	total	estimatif	précédent	total	estimatif	précédent	total
64 615	62 845	61 845	1 000	-	-				
Northumberland (B-AF)									
1. Traversier et terminus									
Carbou, N.-E. Wood Islands, I.-P.-E.									
NOUVELLE-ÉCOSSE / ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD									
Coût	Coût	Dépenses	Budget des	années	Coût	Coût	Dépenses	Budget des	années
total	estimatif	précédent	total	estimatif	précédent	total	estimatif	précédent	total
64 615	62 845	61 845	1 000	-	-				
Northumberland (B-AF)									
1. Traversier et terminus									
Carbou, N.-E. Wood Islands, I.-P.-E.									
NOUVELLE-ÉCOSSE / ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD									

1. Voir p. 3-24 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Aéroports

(en milliers de dollars)

(en milliers de dollars)					
Coût total	Coût estimatif précédent	Coût estimatif courant	Augmentation (Diminution)		
De la Page					
1.	Halifax - Amélioration du système de climatisation de l'aéroport	3-19	7 136	14 185	7 049
2.	L'échéance du projet a été reportée à 1996-1997 (soit de 9 ans) en raison de l'impossibilité d'en venir à une entente avec les compagnies aériennes et l'insuffisance de fonds. L'inflation, l'envielement de l'amiante, les petits changements de conception et l'ajout des frais de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada sont les facteurs responsables de l'augmentation.	3-19	6 776	1 509	(5 267)
3.	Lester B. Pearson - Remplacement du système de contrôle d'accès	3-20	7 503	9 735	2 232
4.	Ce projet a été sensiblement retardé étant donné la mise en valeur prévue des aéroports 1 et 2.	3-21	20 000	-	(20 000)
	Initiative stratégique d'investissement en capital - Aéroports du Grand Nord canadien				
	Les travaux sont actuellement planifiés pour les aéroports n'appartenant pas au gouvernement fédéral et leur financement sera prévu au chapitre des contributions.				

Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

(en milliers de dollars)					
Coût	Coût	Dépenses	Budget des	Besoins	
total	estimatif	prévues	dépenses	des	
total	estimatif	jusqu'au	1994-1995	années	
courant		31 mars 1994	1994-1995	futures	
SASKATCHEWAN					
Saskatoon					
Restauration de la piste 15-33					
et du ballisage lumineux (B-AD)	-	2 349	85	2 264	-
ALBERTA					
Grande Prairie					
Remplacement du centre					
d'électricité (B-AD)	-	1 738	122	1 616	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Kamloops					
Restauration de la piste 08-26	-	3 503	191	3 312	-
et de la voie de circulation C (B-AD)					
Penticton					
Restauration de la piste 16-34	-	3 257	144	3 113	-
et de la voie de circulation A (B-AD)					
Sandspit					
Remplacement de l'aérogare	4 490	4 523	178	2 944	1 401
et travaux connexes (B-AD)					
Bureau Régional					
Atténuation environnementale					
de Sea Island (B-AD)	-	2 990	1 580	1 010	400
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Inuvik					
Revêtement de la piste 18-36, des	11 697	11 440	10 340	1 100	-
voies de circulation B,C,D et du					
tablier 11 (B-AF)					
Cambridge Bay					
Remplacement du centre					
d'électricité (B-AD)	-	1 231	53	477	701
ÉNONCÉ ÉCONOMIQUE					
4. Initiative stratégique d'investissement					
en capital - Aéroports du Grand Nord					
canadien	20,000	-	-	-	-

4. Voir page 3-22 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

	Coût total	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1994	Budget des dépenses 1994-1995	Besoins des années futures
(en milliers de dollars)						
Aéroport international Lester B. Pearson (suite)	-	4 180	31 463	22 000	9 463	-
Projet d'aménagement	-					
Reaménagement de la piste 15-33 (B-AD)	-			291	3 889	-
Mise en valeur des aérogares	7 503	9 735	5 785	2 500	1 450	-
I et II (C-AP)	5 944	6 012	3 702	-	2 310	-
Remplacemement des dalles du tablier de l'aérogare 1 (B-AD)	1 930	1 930	1 123	-	1 807	-
Fournir des services - installation de dégivrage (C-AP)	12 895	12 561	60	-	12 501	-
Remplacemement du système d'alarme d'incendie - aérogare 2 (B-AD)	1 817	1 817	112	-	1 705	-
Remplacemement du système d'alarme d'incendie - aérogare 1 (B-AD)	1 334	1 334	68	-	1 266	-
Aéroport international Macdonald-Cartier	-	2 994	200	2 794	-	-
Restauration de la piste 07-25 (B-AD)	3 649	3 649	131	300	3 218	-
North Bay	2 463	1 946	1 904	42	-	-
Thunder Bay	33 400	33 074	21 503	11 100	471	-
Nouvelle aérogare et station d'information de vol (B-AF)	5 857	5 850	5 573	277	-	-
London	-	1 740	82	1 658	-	-
Restauration de la piste 09-27 et du balisage lumineux (B-AD)	-	1 685	82	1 603	-	-
MANITOBA	-					
Aéroport international de Winnipeg	-	1 603	57	1 546	-	-
Reconstruction du tablier 5 et de la voie de circulation J (B-AD)	-	1 547	37	1 510	-	-
Modifications à l'édifice administratif (B-AD)	7 043	7 068	5 645	1 423	-	-
Ontario (suite)						

3. Voir page 3-22 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

3-20 (Transports Canada)

Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)					
Coût	Coût	Coût	Coût	Budget des	Besoins
total	total	estimatif	estimatif	prévus	des
précédent	courant	31 mars 1994	1994-1995	années	futures
SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT					
Administration centrale					
Acquisition de 5 véhicules					
d'intervention d'urgence (B-AD)					
-	3 431	682	2 749	-	-
TERRE-NEUVE					
Deer Lake					
Améliorations du système					
de voie de circulation (B-AD)					
1 739	1 301	42	1 259	-	-
Gander					
Décentralisation du système de					
chauffage de l'aérogare et					
du garage d'entretien (B-AD)					
-	1 684	712	972	-	-
St. John's					
Aménagement de la zone d'aviation					
générale (B-AD)					
3 311	3 312	202	-	3 110	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Aéroport international de Halifax					
1. Amélioration du système					
de climatisation (B-AD)					
Projets de vente au détail (B-AD)					
Installation d'un centre de					
données techniques (B-AD)					
1 415	1 415	1 155	103	157	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Moncton					
Restauration des pistes 11-29 et					
02-20 et du ballage					
lumineux vent de travers (B-AD)					
-	2 808	2 788	20	-	-
QUÉBEC					
Québec					
Aggrandissement de l'aérogare (C-AP)					
-	16 755	547	7 000	9 208	-
Bureau régional - Dorval					
Gestion du Programme Inuit (B-AD)					
3 059	3 083	2 960	123	-	-
Charlevoix					
Repaver la piste 15-33, la voie de					
circulation A et le tablier 1 (C-AD)					
2 269	3 058	123	-	2 935	-
ONTARIO					
Aéroport international Lester B. Pearson					
2. Remplacement du système de					
contrôle d'accès (B-AD)					
6 776	1 509	1 029	480	-	-

1., 2., Voir page 3-22 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

		(en milliers de dollars)	
1.	Québec - Remplacement de la tour de contrôle	3-15	8 546
	Coût total		14 526
	Coût estimatif précédent		5 980
	Coût estimatif courant		
	Augmentation (Diminution)		
2.	Hamilton - Nouvel hangar pour services de vol	3-16	10 870
	Le coût estimatif a baissé grâce à l'obtention de bons prix contractuels.		8 533
			(2 337)

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)				
Coût	Coût	Dépenses	Budget des	Besoins
total	total	prévues	dépenses	des
estimatif	estimatif	jusqu'au	1994-1995	années
précédent	courant	31 mars 1994		futures

Administration centrale - Ottawa				
Amélioration "A" du système NACIS (B-AF)	1 234	1 234	1 177	57
Projet du système de modernisation des licences du personnel de l'air (B-AF)	-	1 480	367	1 113
Amélioration "A" du système MAPA "A" (B-AF)	-	2 443	1 490	823
Amélioration "B" du système NACIS (B-AF)	-	2 590	1 534	824
				130
				232

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

Coût	total	estimatif	précédent	Coût	total	estimatif	jusqu'au	Dépenses	Budget des	des	années	futurs
							31 mars 1994	1994-1995	1994-1995	années		

(en milliers de dollars)

ONTARIO (suite)												
Toronto												
Expansion de l'ACC - TCU												
de North Bay (B-AF)												
Remplacement cîmeres d'entreposage												
sous-terraines (B-AF)												
-	-	1 365	1 217	148	-	750						
MANITOBA												
Reconstruction de la tour de												
contrôle (B-AD)												
2 905	3 001	2 736	265	-								
Winnipeg												
Reconstruction de la tour de												
contrôle (B-AD)												
2 905	3 001	2 736	265	-								
COLOMBIE-BRITANNIQUE												
Pitt Meadows												
Installer un DVOR/DME (B-AF)												
1 134	1 103	1 047	56	-								
Vancouver												
Construire tour de contrôle (B-AF)												
-	14 804	2 310	6 490	6 004								
Installer aides d'approche (B-AF)												
-	5 887	183	1 380	4 324								
TERRITOIRES DU NORD-OUEST												
Coral Harbour												
Relocaliser le NDB (B-AF)												
1 113	1 182	1 038	144	-								
SERVICES DE VOL												
Administration centrale - Ottawa												
Achat d'un turboréacteur et												
simulateur (B-AF)												
52 744	52 744	52 562	182	-								
ONTARIO												
Hamilton												
2 Nouvel hangar pour services de vol (B-AF)												
10 870	8 533	7 313	1 220	-								
Ottawa												
Rénovation du hangar pour services de												
vol (B-AF)												
12 128	12 128	8 564	3 564	-								
MANITOBA												
Winnipeg												
Nouvel hangar pour services de vol (B-AF)												
6 992	7 062	575	-	6 487								

2. Voir page 3-18 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)

[illegible]

1. Voir page 3-18 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

(Renseignements supplémentaires) 3-15

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE			
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065
Administration centrale - Ottawa			
Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF)	34 976	34 976	32 797
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS) (B-AF)	48 634	48 634	48 291
Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AF)	7 407	7 407	7 206
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (B-AF)	3 382	3 382	1 780
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (B-AF)	2 648	2 648	1 911
Radioaltimètre VHF-DF - aides à la navigation (B-AF)	3 902	2 960	2 648
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF)	43 055	43 010	18 122
Programme de remplacement des TACAN (B-AF)	3 142	2 642	1 880
Système de surveillance GAATS (B-AF)	2 979	2 979	2 961
Modifications aux simulateurs internes régionaux (B-AF)	2 685	2 685	304
Transreceveurs terrestres portatifs VHF/AM (B-AF)	1 305	1 305	1 130
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II (B-AF)	12 469	12 469	12 282
Achat de systèmes de transmissions (B-AF)	5 416	5 416	2 729
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros (B-AF)	14 475	14 475	11 602
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1 (B-AF)	5 496	5 496	4 683
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NCDPS) (B-AF)	2 924	2 924	2 415
Projet de modernisation des radars (RAMF) (B-AF)	810 504	810 504	779 017
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (A-AF)	658 658	658 658	300 065

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE

3-14 (Transports Canada)

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets :

ACC	Centre de contrôle régional
ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes
ATB	Aérogare
ATB/OPS	Aérogare / Exploitation
ATCOPS	Exploitation du contrôle de la circulation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
AWOS	Système d'observation météorologique
BILCOM	Projet de communications bilingues
CAATS	Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire
CASS	Système de sécurité des aéroports du Canada
CPMS	Système de surveillance de la performance et du contrôle
DCCP	Communications directes Contrôle-Pilote
DF	Radioogoniomètre
DME	Équipement de mesure de distance
DVOR	Radiorécepteur omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler
EDM	Poste de travail électronique pour gestionnaires de service
EDP	Traitement électronique des données
EMD	Détection électronique magnétique
FSS	Station d'information de vol
GAATS	Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander
ICCS	Système intégré de contrôle et communications
IF	Repère intermédiaire
IFR	Règles de vol aux instruments
IFTC	Institut de formation de Transports Canada
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IRS	Simulateurs régionaux provisoires
JETS	Système en route-terral final conjoint
LOC/ME	Alignement de piste/Équipement de mesure de distance
MACS	Commanditaire modulaire de communications
MIDS	Système polyvalent de l'affichage de l'information
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences
MODS	Modifications
NACIS	Système d'information national des compagnies aériennes
NAPA	Système national d'approbation de produits aéronautiques
NDB	Radiorécepteur non directionnel
PAL	Station pépinière
P.I.A.	Aéroport international Lester B. Pearson
RAMP	Projet de modernisation des radars
RATD	Affichage de la circulation aérienne régionale (simulateurs)
RATS	Simulateur de la circulation aérienne régionale
RCO	Installation radio télécommandée
R&D	Recherche et développement
RDPS	Système de traitement des données radar (RAM)
RFSS	Station d'information de vol télécommandée
RVR	Portée visuelle de piste
SCA	Services de la circulation aérienne
SEIP	Intégration et ingénierie des systèmes
SNA	Système de navigation aérienne
TACAN	Système de navigation aérienne tactique
TCU	Unité de contrôle terminale
TELECOM	Télécommunications
TWR	Tour de contrôle
UHF	Ultra haute fréquence
VHF	Très haute fréquence
VHF-AM	Très haute fréquence / Modulation d'amplitude
VHF-DF	Très haute fréquence / Radiogoniomètre
VIP/OIDS	Projection d'information / d'affichage d'information opérationnelle
VOR	Radiorécepteur omnidirectionnel à très haute fréquence
VOR/DME	Radiorécepteur VHF omnidirectionnel
VORTAC	VOR et TACAN co-implantés
VOT	Appareil de vérification de récepteur

Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Garde
côtère canadienne

(en milliers de dollars)				
Coût total	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif précédent	De la Page	
Coût total	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif précédent	Augmentation/ (Diminution)	
1.	Restructuration de la flotte - Modification de navires	2 049	793	(1 256)
2.	Rimouski - Reconstruction de la jetée est Le coût total estimatif a été réduit, car il n'est plus nécessaire d'apporter des modifications prévues à certains navires.	18 432	15 000	(3 432)
3.	Montmagny - Restauration du quai Le coût total estimatif a été réduit en raison de l'adjudication du contrat à un coût moindre que prévu.	5 560	4 175	(1 385)
4.	Gros Cacouna - Élargissement de l'entrée Le coût total estimatif a baissé, car le Conseil du Trésor n'a approuvé que la partie du projet se rapporte à l'élargissement de l'entrée du port. Gros Cacouna - Études environnementales et d'ingénierie	57 179	6 344	(50 835)
5.	La réduction des besoins est due à une modification de la portée du projet. Ile Pelee - Installations pour services de traversier Le coût total estimatif a été réduit en raison de l'adjudication du contrat à un coût moindre que prévu.	3 607	1 928	(1 679)
6.	Le coût total estimatif a été réduit en raison de l'adjudication du contrat à un coût moindre que prévu.	13 340	11 163	(2 177)
7.	Samia - Services du trafic maritime - Équipement	9 284	8 278	(1 006)
8.	Afin de respecter les niveaux de financement existants, la portée de ce projet a changé, ce qui a réduit le coût total estimatif. Systèmes NAVTEX	4 216	3 097	(1 119)
9.	Le coût total estimatif a été réduit en raison d'une technologie nouvelle qui est moins dispendieuse. Fleuve Fraser - Mur de dérivation - Steveston	18 137	14 468	(3 669)
Le coût total estimatif a été réduit en raison de l'annulation de la phase II du projet.				

Tableau 3-6 : Détails des grands projets d'immobilisations - Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)					
Besoins	Dépenses	Coût	Coût	estimatif	précédent
des	prévues	total	estimatif	total	courant
années	jusqu'au	estimatif	total	précédent	courant
futures	1994-1995	1994-1995	1994-1995	1994-1995	1994-1995
SERVICES DU TRAFIC MARITIME					
ET LES STATIONS DE RADIO					
DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
PLUSIEURS PROVINCES					
Programme permanent de remplacement					
de l'équipement de radiodiffusion					
maritime (B-AD)					
8. Systèmes NAVTEX (B-AD)	2 094	2 091	2 097	2 027	800
	-				
URGENCES ET SÉCURITÉ DES NAVIRES					
DE LA GARDE CÔTIÈRE					
Réglementation maritime					
ADMINISTRATION CENTRALE					
Remplacement de simulateurs					
de navigation (B-AD)					
ONTARIO	11 284	11 239	9 144	2 095	-
Port Colbourne					
Centre d'urgence maritime (C-AD)					
	1 590	1 590	109	-	1 481
SYSTÈMES DES VOIES NAVIGABLES					
Systèmes de navigation maritime					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Liverpool					
Amélioration au havre Queens (B-AD)					
	9 272	9 162	4 907	3 230	1 025
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Fraser River					
9. Mur de dérivation - Steveston (B-AF)					
	18 137	14 468	8 518	200	5 750

8, 9. Voir page 3-12 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

Tableau 3-6 : Détails des grands projets d'immobilisations - Garde côtière canadienne

Coût	Coût	Coût	Dépenses	Budget des	Besoins
total	total	total	prévues	des dépenses	
estimatif	estimatif	estimatif	jusqu'au	1994-1995	futurs
précédent	courant		31 mars 1994		

BASES ET SOUS-BASES (suite)

QUÉBEC					
Sorel					
Réfection de quai (B-AD)	6 279	6 279	2 050	4 229	-
Trois Rivières					
Relocalisation de l'aéroglossiseur (C-AP)	3 621	3 621	400	-	3 221
Recherche et sauvetage maritimes					

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Kitsilano					
Reconstruction de la Base					
de recherche et sauvetage (B-AD)	2 666	2 760	2 166	594	-
SERVICES DU TRAFIC MARITIME					
ET LES STATIONS DE RADIO					
DE LA GARDE CÔTIÈRE					

NOUVEAU-BRUNSWICK

Saint John (Fundy)					
Services du trafic maritime -					
Acquisition d'équipement (B-AD)	9 832	9 832	6 743	3 089	-
ONTARIO					

Sarnia					
7 Services du trafic maritime -					
Remplacemement d'équipement					
Plan Vert (B-AD)	9 284	8 278	637	1 996	5 645
COLOMBIE-BRITANNIQUE					

Vancouver					
Plan global des stations radio de la					
Garde côtière canadienne (B-AD)	2 940	2 940	400	1 392	1 148
Tofino					
Plan global des stations radio de la					
Garde côtière canadienne (B-AD)	2 756	2 756	96	-	2 660

Tableau 3-6 : Détails des grands projets d'immobilisations - Garde côtière canadienne (suite)

Tableau 3-6 : Détails des grands projets d'immobilisations - Garde côtière canadienne

FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE							
ADMINISTRATION CENTRALE							
Systèmes de navigation maritime							
Enlèvement d'amiante	4 790	5 700	10	5 690	-	-	-
NGCC Griffon (B-AD)							
Plan de reconstruction de la flotte							
Acquisition de deux catamarans							
et un détrogisseur (C-AF)	28 491	27 773	977	-	-	26 796	687
1. Plan de reconstruction de la flotte							
Modification de plusieurs	2 049	793	106	-	-		
navires (C-AD)							
Déglaçage et opérations dans l'Arctique							
Travail de garantie	2 945	2 928	431	2 426	71		
NGCC Henry Larsen (B-AD)							
Systèmes de communication sur							
sout en papier pour les navires	3 254	3 254	1 440	930	884		
de la GCC (B-AD)							
Acquisition de radiorécepteurs pour la							
localisation des sinistres (RLS) pour	1 207	1 157	872	100	185		
les navires de la GCC (B-AD)							
Acquisition de radiogoniomètre	2 291	2 291	1 519	100	672		
VHF pour les navires de la GCC (B-AD)							
Systèmes de positionnement de							
couverture mondiale pour navires (B-AD)	1 152	1 215	249	966	-		
Recherche et sauvetage maritimes							
RemplACEMENT d'embarcations (B-AF)	46 535	46 717	5 681	11 970	29 066		
HAVRES ET PORTS							
TERRE-NEUVE							
Mary's Harbour	2 670	2 102	1 402	700	-		
Prolongement du quai (B-AD)							
Lapointe							
Reconstruction du quai (B-AD)	2 213	1 763	1 227	536	-		
NOUVELLE-ÉCOSSE							
Sydney							
Remplacement et prolongement							
du poste d'amarrage ouest (C-AD)	-	14 489	225	189	14 075		

1. Voir page 3-12 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

Estimation de type D : Il s'agit d'une estimation provisoire du coût total et de la durée d'un projet fondée sur un énoncé des exigences détaillé et conforme à une mission.

Approbation provisoire d'un projet (AP) : Autorisation du Conseil du Trésor d'entreprendre un projet en fonction des exigences opérationnelles prévues. Cette approbation s'étend aux objectifs de l'étape de définition du projet et aux dépenses pertinentes. Les ministères parrains peuvent solliciter l'approbation provisoire après avoir examiné le cycle de vie complet du projet et en avoir établi le coût, habituellement d'après une estimation de type C, et après avoir préparé une estimation de type B visant le coût de l'étape de définition du projet.

Approbation finale d'un projet (AF) : Autorisation du Conseil du Trésor couvrant les objectifs de l'étape finale après avoir établi l'ampleur du cycle de vie du projet et en avoir établi le coût, au moins d'après une estimation de type B.

Approbation au Ministère d'un projet (AD) : L'autorisation du Conseil du Trésor n'est pas requise.

Tous les projets dont le coût total estimatif est de 1 million de dollars et plus figurent dans ces tableaux. Il en est de même des projets qui apparaissent au Budget des dépenses de l'exercice précédent et pour lesquels on avait prévu des besoins pour les années futures. Des explications sont données lorsque le coût total estimatif d'un projet a varié de plus de 1 million de dollars. Enfin, les pages 3-25 et suivantes fournissent des détails sur les grands projets de l'État dont est chargé le Ministère.

Pour l'exercice budgétaire, le Ministère évalue à 94,7 millions de dollars la réduction attribuable au retard de projets d'immobilisations. Cette estimation tient compte du fait qu'il est inévitable que sur le nombre assez élevé de ces projets, certains soient retardés par des incidents indépendants de la volonté du Ministère tels que des conflits de travail, des différends contractuels, la pénurie de matériel, l'insolvabilité d'entrepreneurs, voire les conditions météorologiques. Sur plusieurs années, il est possible par des méthodes statistiques et par appréciation de mesurer l'effet de ces incidents et de prévoir avec assez de précision l'importance du retard de l'ensemble du programme d'immobilisations. Le tableau 3-5 indique l'effet estimatif de retards sur le programme d'immobilisations de 1994-1995, par activité. La colonne intitulée "Projets inscrits" tient compte des projets figurant aux tableaux 3-6 à 3-10 inclusivement.

Estimation de type A : Il s'agit de l'estimation la plus précise et la plus détaillée. Elle se limite habituellement aux biens en cours de production ou aux commandes immédiates ou répétées. Elle doit s'appuyer sur les données de production complètes, sur des calendriers de production exécutoires ou sur un autre instrument exécutoire. En règle générale, une estimation de type A sert à appuyer une présentation visant à accroître les résultats d'un projet assujéti à un contrat dont l'une des dispositions justifie l'estimation.

Estimation de type B : Cette estimation porte sur la conception de tous les principaux systèmes et sous-systèmes, les plans de production, l'examen du site et des installations, les besoins spéciaux en matière de transport et les contraintes touchant le marché du travail, en plus de faire état de tous les autres objectifs du projet. Bien que moins précise que l'estimation de type A, elle requiert normalement l'exécution d'importants travaux de définition du projet, souvent en vertu d'un contrat avec le secteur privé, et la participation des organismes de services communs appropriés.

Estimation de type C : Cette estimation englobe les coûts du cycle de vie de la solution préliminaire permettant de satisfaire à l'énoncé des exigences, y compris une analyse préliminaire des sources d'approvisionnement et de l'état d'avancement des installations de production et de la technologie, effectuée en collaboration avec les organismes de services communs appropriés. L'estimation doit être assez précise pour justifier les décisions d'investissement.

Budget des dépenses 1994-1995					
(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses 1994-1995					
Total					
Projets inscrits					
Non inscrits					
Total du Programme					
Réduction					
pour retard					
Total du Budget					
1 000	1 780	2 780	-	2 780	2 780
66 476	45 602	112 078	8 775	103 303	103 303
242 616	79 592	322 208	57 981	264 227	264 227
74 122	76 716	150 838	27 981	122 857	122 857
-	2 419	2 419	-	2 419	2 419
24 517	2 964	27 481	-	27 481	27 481
408 731	209 073	617 804	94 737	523 067	523 067

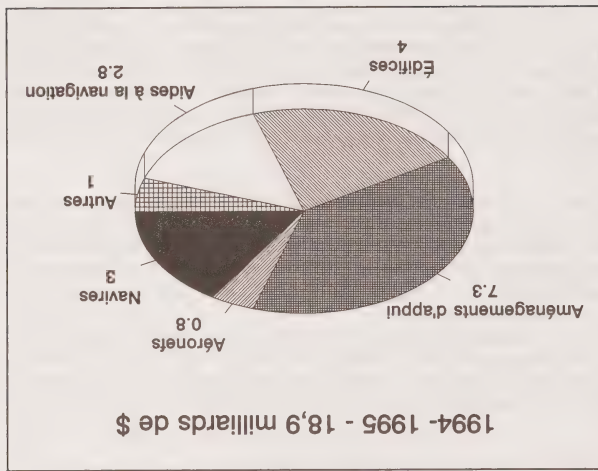
Tableau 3-5 : Réduction des dépenses en capital pour retard - Budget des dépenses 1994-1995

Le programme d'immobilisations du Ministère est géré selon une stratégie d'investissement à moyen terme reposant sur la rénovation et le remplacement des biens existants durant leur cycle de vie. Cette mesure a pour objet de protéger l'existence d'une infrastructure nationale de transport sûre et efficace mise à la disposition des expéditeurs, des transporteurs et des voyageurs. La plupart des projets courants et prévus sont des projets de rénovation et de remplacement de biens. Le Ministère reconnaît qu'il a très peu de marge de manœuvre pour entreprendre des projets d'expansion et de réaménagement d'installations. Ce genre de projet est surtout entrepris par le secteur privé et des administrations aéroportuaires.

Les immobilisations du Ministère dans l'infrastructure nationale des transports sont actuellement évaluées à 18,9 milliards de dollars (coût de remplacement), sans compter les immobilisations qui appartiennent aux sociétés d'État et les installations aéroportuaires exploitées aux termes de baux conclus avec des tiers. La base des immobilisations et, par conséquent, le programme d'immobilisations du Ministère sont concentrés sur les modes air et marine (voir tableau 3-4 ci-dessous). Les modes route et chemin de fer, qui relèvent respectivement de la compétence des provinces et des sociétés d'État, sont financés à même le crédit des subventions et contributions (voir tableau 3-1 page 3-29) plutôt que par le crédit des dépenses en capital.

Le Tableau 3-4 illustre la ventilation des immobilisations du Ministère. Elles ont connu une faible diminution en 1993-1994 par suite d'un examen interne des méthodes que le Ministère utilisait pour calculer leur valeur de remplacement et la durée économique correspondante.

Tableau 3-4 : Valeurs immobilisées - Transports Canada



3. Dépenses en capital

Le total des dépenses en capital pour 1994-1995 s'élève à 523,1 millions de dollars, comptant pour 26,0 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-3 donne un résumé des dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations (c.-à-d. les catégories principales de grands projets d'immobilisations utilisées pour gérer les dépenses en capital du Ministère).

Tableau 3-3 : Dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations

(en milliers de dollars)											
Budget des dépenses											
1994-1995											
1993-1994											
Prévu											
Réel											
1992-1993											
Pour détails voir page											
Politiques et coordination											
2 780											
12 446											
37 788											
3-23											
35 574											
16 946											
11 076											
12 903											
11 797											
13 056											
11 786											
7 673											
5 606											
-											
101 574											
3-8											
Services de la navigation aérienne											
248 354											
204 269											
199 563											
25 045											
3 376											
227 984											
3-13											
Sous-total Aviation											
264 227											
233 063											
227 984											
42 182											
42 540											
39 289											
66 429											
11 250											
7 390											
5 448											
119 565											
3-19											
Sous-total Aéroports											
122 857											
123 900											
2 400											
1 969											
3-23											
10 161											
499 041											
567 833											
523 067											
(7,9)											
13,8											
% de variation par rapport à l'année précédente											

Equivalents temps plein

1994-1995

Catégorie du soutien administratif	Budget des dépenses		1994-1995		Échelle des traitements	Provision actuelle des traitements
	Prévu	Réel	1993-1994	1992-1993		
Communications	28	26	27	20 195	41 830	31 384
Traitement mécanique des données	34	70	40	17 680	48 804	34 038
Commis aux écritures et aux règlements	2 139	2 154	2 255	16 999	41 724	27 861
Mécanographie	9	7	7	16 648	33 218	25 615
Secrétariat, sténographie, dactylographie	518	525	552	16 847	41 991	28 039
Étudiants	71	96	-	-	-	19 577
Catégorie de l'exploitation	485	485	487	29 325	58 156	38 377
Pompes						
Manœuvres et hommes de métier	1 520	1 465	1 787	20 495	51 174	31 888
Services divers	133	128	128	17 489	53 544	29 735
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	35	33	33	24 888	49 943	32 624
Gardiens de phare	172	213	166	21 076	39 104	24 938
Equipages de navire	1 506	1 497	1 427	30 852	44 268	32 727
Autres	211	33	57	-	-	45 365
19 695	19 379	19 124				

Note :

L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi sous le régime des budgets de fonctionnement qui prévoit le retrait des congés du Conseil du Trésor sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignés, divisées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor mais il en est fait état dans la Partie III du Budget au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans ce Budget.

La colonne «échelle des traitements» indique les échelles de traitement par groupe professionnel, en vigueur au 1^{er} octobre 1993. La colonne «provision actuelle des traitements» indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collective, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Il se peut que les comparaisons d'une année à l'autre soient modifiées par les changements qui surviennent au chapitre de la répartition des éléments qui sous-tendent les calculs.

Le tableau 3-2 montre les par catégorie pour 1994-1995. nettes totales du Programme.

Tableau 3-2 : Détails des besoins en personnel

Equivalents temps		Echelle		Provision	
1994-1995		des		actuelle des	
		traitements		traitements	
145 000	2	113 600	1	170 500	83 167
Nominations par décret du Conseil					
Gestion					
Catégorie scientifique et professionnelle					
3	3	3	3	80 370	64 454
13	12	12	12	23 690	54 395
102	103	95	20 600	87 241	64 859
33	36	38	19 270	74 268	58 768
535	607	572	29 722	80 521	61 352
7	7	31	26 132	61 951	44 305
30	23	31	23 056	79 045	60 624
-	4	1	31 302	72 897	-
1	1	1	19 534	68 830	66 253
-	-	1	21 240	76 843	-
8	7	-	29 870	128 900	81 449
Catégorie de l'administration et du service extérieur					
1 273	1 264	1 164	17 994	75 002	45 760
211	231	214	24 060	78 759	47 801
215	219	204	15 981	71 883	53 304
53	52	52	17 849	67 814	56 223
17	17	18	17 635	72 700	57 237
219	222	223	16 882	69 291	49 109
744	715	728	17 994	75 002	49 829
141	142	133	16 781	72 700	43 830
-	-	1	19 263	79 497	-
6	12	12	29 562	50 388	37 759
2	2	1	22 660	65 519	54 533
Catégorie technique					
585	567	548	50 467	87 647	65 232
2 460	2 362	2 251	19 852	88 992	60 918
70	73	74	20 448	52 986	37 818
3	2	2	14 089	37 484	35 162
1 516	1 522	1 496	21 358	68 973	49 389
423	432	423	18 457	66 859	49 646
992	978	919	16 608	73 190	42 202
2	1	2	22 610	41 199	31 144
1 360	1 350	1 301	19 539	67 992	41 421
828	775	741	28 900	77 609	45 643
68	69	68	16 608	75 927	41 982
664	594	583	16 608	75 831	52 652

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du Programme de Transports Canada par article courant.

Tableau 3-1 : Détails des besoins financiers par article

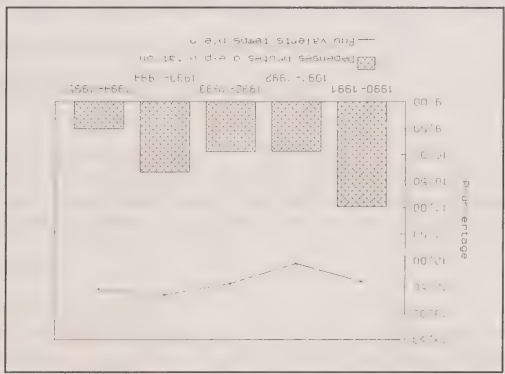
(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
	1994-1995	Prévu	Réel ¹
1993-1994	1992-1993		
Personnel			
Traitements et salaires	963 050	952 239	971 392
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	131 364	113 750	102 764
Autres coûts	47 505	45 411	48 412
Biens et services	1 141 919	1 111 400	1 122 568
Transports et communications	81 909	103 299	118 162
Information	6 637	8 492	9 664
Services professionnels et spéciaux	162 772	191 367	353 452
Location	14 276	19 472	23 826
Achat de services de réparation et d'entretien	76 599	87 033	107 603
Services publics, fournitures et approvisionnements	118 618	140 211	157 314
Paiements aux sociétés d'État	501 541	539 967	593 825
Autres subventions et paiements	6 441	6 893	7 108
Total des dépenses de fonctionnement	2 110 712	2 208 134	2 493 522
Capital			
Terrains, bâtiments et ouvrages	178 633	193 240	65 047
Machines et matériel	344 434	374 593	220 448
Total des dépenses en capital contrôlées***	523 067	567 833	285 495
Paiements de transfert**	310 052	312 250	204 821
Dépenses totales	2 943 831	3 088 217	2 983 838
Recettes à valoir sur le crédit	931 165	928 644	983 311
Total - Dépenses budgétaires nettes	2 012 666	2 159 573	2 000 527
Postes non budgétaires	-	-	20 000
(Prêts, dotations en capital et avances)	-	-	
2 012 666	2 159 573	2 020 527	

* Données sur les Comptes publics - la colonne de 1992-1993 du tableau 3-1 expose des données inférieures de 213,5 millions de dollars relativement aux dépenses réelles en capital, sur une base de crédit. Les articles courants de dépense ne tiennent aucun compte distinct de cette partie des dépenses en personnel et en biens et services, pour lesquelles un budget est établi, dépensé et imputé au crédit des immobilisations. Les données pour 1993-1994 et 1994-1995 tiennent compte du partage approprié, tout comme le font toutes les autres données en capital pour 1992-1993 qui sont énoncées ailleurs dans les Sections I, II et III.

** Tiennent compte d'un paiement statutaire pour le pont Victoria.

*** Le facteur « dépenses en capital contrôlées » doit contenir les dépenses budgétaires associées aux éléments suivants : acquisitions de terrains, de structures et d'ouvrages de génie civil; l'acquisition ou la création d'autres éléments d'actif, considérés indissociables à l'exécution du programme, et les transformations ou modifications apportées à des éléments d'actif, qui en prolongent la durée de vie utile ou en changent les caractéristiques de rendement. Le facteur « dépenses en capital secondaires » correspond au montant qui reste après que le montant des dépenses en capital a été décidé. D'après les principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, ces ressources sont censées être interchangeables avec les dépenses touchant le personnel et celles qui concernent les biens et services. Transports Canada ne dispose pas de ressources en capital qui répondent à cette définition.

Tableau 2-88 : Rapport entre les dépenses brutes d'exploitation et les ressources humaines de l'Administration du Ministère et le total des dépenses brutes d'exploitation*



* À l'exclusion des sociétés d'État, des subventions et contributions et des dépenses en capital.

L'une des principales responsabilités de la fonction Administration consiste à fournir des installations et à dispenser des programmes de formation technique et opérationnelle pour les activités Aviation et Garde côtière canadienne, dont deux sont les Services de contrôle de la circulation aérienne et le programme de formation des élèves-officiers de la Garde côtière canadienne. En 1994-1995, à l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) à Cornwall, la formation des contrôleurs représentera 36 000 jours de formation, la formation technique, 15 300 jours, la formation en télécommunications et en électronique, 13 500 jours, et la formation des gestionnaires, 4 700 jours. L'IFTC est devenu un organisme de service spécial (OSS) le 1^{er} avril 1993.

Le Collège de la Garde côtière canadienne assurera 11 000 jours de formation dans le cadre du programme de formation des élèves-officiers, 7 000 jours de formation dans le cadre de la formation qui était jusqu'à l'IFTC, 4 000 jours de formation dans le cadre d'autres programmes de formation pour la Garde côtière canadienne et 10 000 jours de formation se rattachant à d'autres sections de Transports Canada et à d'autres ministères gouvernementaux. Il importe de noter que les activités de formation qui se rattachent à la formation des élèves-officiers ont augmenté en 1993-1994 et qu'elles continueront de le faire pour se stabiliser à environ 18 000 jours de formation en 1995-1996.

Un système intégré de gestion financière et de gestion du matériel d'une portée nationale est en voie de réalisation au Ministère. Il s'agit essentiellement d'un progiciel commercial adapté aux besoins particuliers du Ministère dont la mise en oeuvre se fera de façon progressive. La première étape (Version 1) s'effectuera à l'échelle nationale en 1994-1995, à 50 emplacements et pour quelque 1 100 utilisateurs. La Version II accroîtra le potentiel de la Version I et la Version III offrira tout le potentiel du système au reste des utilisateurs du Ministère en 1995-1996.

Un important projet est réalisé par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada de concert avec la société Camdev pour éliminer l'amiante dans la Tour C du complexe de la Place de Ville et rénover les espaces de location. La sous-activité Finances et administration est responsable au nom de Transports Canada de défendre les intérêts du Ministère dans le cadre de ce projet. En outre, le Ministère dépensera 5,2 millions de dollars pour installer un nouveau système de communication vocale dans tout l'édifice.

(6,5)

augmentation des recouvrements internes au titre des services informatiques (5,0 millions de dollars) et du programme de remises d'encouragement (0,3 million de dollars), ainsi que diverses hausses (1,2 million de dollars).

Équivalents temps plein

diminution attribuable aux programmes de restrictions budgétaires (26 ETP), au transfert du Groupe de travail sur la cession des aéroports à l'Activité Aéroports (12 ETP) et à l'écart dans le manque à gagner non affecté du Ministère (31 ETP).

(69 ETP)

Données de rendement et justification des ressources

Résultats de l'Activité et liens avec les ressources

Les résultats suivants que l'on prévoit atteindre dans ce programme justifient la plupart des ressources humaines et financières attribuées à l'Activité. Les mesures utilisées pour évaluer le degré de réalisation sont données sous chaque sous-activité. Les résultats prévus pour l'application des ressources de l'Activité de l'Administration du Ministère sont, notamment :

- des mesures centralisées rentables visant à mettre les ressources humaines et financières à la disposition des gestionnaires pour les aider à réaliser les objectifs du Programme.

Voici certaines des principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou ses résultats prévus :

- taux de roulement des employés dans les activités de fonctionnement - volumes de formation;

- instauration de nouveaux systèmes de bureau/tique intégrés;

- initiatives à l'échelle du gouvernement, par exemple l'Accroissement des pouvoirs et des responsabilités ministériels (APRM) et Fonction Publique 2000, ainsi que des engagements de réduction de déficit antérieurs.

La rentabilité des fonctions auxiliaires du Ministère est évaluée par son rapport avec le total des ressources financières et humaines du Ministère. Voir le tableau 2-88. En général, le pourcentage diminue, à la suite de la cession d'aéroports à des administrations aéroportuaires locales, que dépenses totales brutes d'exploitation du Ministère en 1993-1994 ont diminué à un taux plus important que celles de l'Activité de l'Administration du Ministère.

Tableau 2-87 : Résultats financiers en 1992-1993

(en millions de dollars)									
1992-1993									
Budget					Réel				
des dépenses					ÉTP				
Différence					\$				
ÉTP					ÉTP				
\$					ÉTP				
(24)					354				
(45)					1 107				
-					986				
(5 572)					69 594				
14 024					2 447				
(69)					147 392				
2 126					2 378				
161 416					64 022				
2 126					1 062				
-					48 235				
2 126					29 563				
Recettes portées au FRC					26 286				

Gestion de l'ensemble du Ministère

Finances et administration

Personnel

Explication de la différence : Les besoins financiers réels sont supérieurs de 14,0 millions de dollars, ou de 9,5 %, au Budget des dépenses de 1992-1993, principalement à cause des facteurs suivants :

Budgétaire
En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- augmentation attribuable à la majoration des coûts du projet de rénovation de la tour C (0,7 million de dollars), des activités de renouvellement de Transports Canada (0,6 million de dollars) et de l'écart dans le manque à gagner non affecté du Ministère (35,9 millions de dollars), aux services informatiques recouvrables (7,5 millions de dollars), et à diverses hausses (4,0 millions de dollars), contrebalancée par des programmes de restrictions budgétaires (9,6 millions de dollars), la baisse des stocks (2,0 millions de dollars), le virement de fonds à d'autres activités ministérielles pour les services communs régionaux pour le Groupe de travail sur la cession des aéroports (1,6 million de dollars) et une réduction attribuable à la nouvelle législation sur les pensions (6,2 millions de dollars).

Dépenses en capital :

- diminution attribuable aux programmes de restrictions budgétaires et le personnel des Transports (0,5 million de dollars) et à diverses baisses (1,2 million de dollars).

Subventions et contributions

- diminution attribuable au virement de la contribution aux études de faisabilité sur la cession des aéroports à l'Activité Aéroports.

Dépenses de fonctionnement :

- baisse attribuable à des programmes de restriction budgétaires (7,8 millions de dollars), aux services de gestion de l'information (2,6 millions de dollars) et à la baisse des stocks (0,9 million de dollars), contrebalancée par l'augmentation afférente à l'écart dans le manque à gagner non affecté du Ministère (2,9 millions de dollars), les activités de renouvellement de Transports Canada (1,2 million de dollars), le projet Interséjour de Transports Canada (0,8 million de dollars), le programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (0,8 million de dollars), le Système intégré du personnel des Transports (2,9 millions de dollars) et diverses hausses (2,1 millions de dollars).

(0,6)

Dépenses en capital :

- baisse attribuable au simulateur de tour de contrôle de la circulation aérienne (6,7 millions de dollars), contrebalancée par une augmentation des besoins au titre du Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (4,2 millions de dollars), du Centre de crise de Transports Canada (0,5 million de dollars) et de divers projets d'immobilisations (1,3 million de dollars).

(0,7)

Recettes et recouvrements :

- baisse attribuable aux Services de gestion de l'information (2,6 millions de dollars), contrebalancée par une augmentation des recouvrements provenant de l'aliénation de biens de la Couronne (0,7 million de dollars) et divers recouvrements (0,3 million de dollars).

1,6

Équivalents temps plein

- hausses imputables à l'addition d'étudiants dans le calcul des ETP (46 ETP) et à diverses augmentations (42 ETP), contrebalancées par les perceptions attribuables aux programmes d'austérité du gouvernement et à des retards de dotation (15 ETP).

73 ETP

Tableau 2-86 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1994-1995

En milliers de dollars)		Dépenses		Recettes et Besoins	
		Subventions et contributions et		Total et recouvrements ressources	
		Capital	Fonctionnement	Capital	Fonctionnement
Gestion de l'ensemble du Ministère	27 008	230	27 238	27 263	27 712
Finances et administration	68 930	18 232	9 019	66 179	59 229
Personnel	57 160	9 019	27 481	180 604	164 204
	153 098	27 481	25	16 400	

Dépenses de fonctionnement :

- diminution se rapportant à l'écart dans les manques à gagner non affectés du Ministère (14,5 millions de dollars), aux activités de renouvellement de Transports Canada (1,2 million de dollars), au projet Interressé de Transports Canada (0,8 million de dollars), au programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (0,8 million de dollars), au Système intégré du personnel de Transports Canada (2,9 millions de dollars) et à diverses réductions (0,6 million de dollars), neutralisée par l'augmentation des stocks (0,9 million de dollars) et l'accroissement des exigences en matière de vidéoconférences (0,7 million de dollars).

(19,2)

Dépenses en capital :

- diminution des exigences pour le Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (4,2 millions de dollars), le centre de gestion des crises de Transports Canada (0,5 million de dollars), l'enseignement assisté par ordinateur (1 million de dollars) et divers petits projets d'immobilisations (3,5 millions de dollars), neutralisée par des augmentations se rapportant au simulateur de tour de contrôle de la circulation aérienne (6,7 millions de dollars) et au projet Interressé (1 million de dollars).

(1,5)

Subventions et contributions :

- réduction des exigences pour l'Institut international de formation en gestion aéronautique civile (0,3 million de dollars) et l'Organisation de l'Aviation civile internationale (0,1 million de dollars).

(0,4)

Recettes et recouvrements :

- baisse des recouvrements découlant de l'allocation de biens de l'Etat.

0,7

Equivalents temps plein

- hausse des exigences ayant trait au Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel, au projet de réfection de la Tour C (16 ETP) et à diverses augmentations (14 ETP), compensée par la moins grande exigence en fait d'étudiants (16 ETP).

14 ETP

Explication des prévisions de 1993-1994 : Les prévisions de 1993-1994 pour l'Administration du Ministère sont supérieures de 0,3 million de dollars, ou de 0,2 %, au Budget des dépenses de 1993-1994 de 184,3 millions de dollars, et ce, en raison des principaux facteurs suivants :

Tableau 2-85 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)

Budget des dépenses
1994-1995
Prévu
1993-1994
Réel
1992-1993
Réel
1991-1992
Réel
1990-1991
Réel

Depenses de fonctionnement
Gestion de l'ensemble
du Ministère
Finances et administration
Personnel

27 008 68 330 57 160 153 098 2 466 172 334 2 452 167 679 2 378 174 457 2 348 198 939 2 472

Depenses en capital
Gestion de l'ensemble
du Ministère
Finances et administration
Personnel

230 18 232 9 019 27 481 28 967 10 161 8 860 13 903

Subventions et contributions
Gestion de l'ensemble
du Ministère
Personnel

25 104 292 396 25 396 272 150 269 90

Recettes et recouvrements
Gestion de l'ensemble
du Ministère
Finances et administration
Personnel

180 604 201 697 178 222 183 643 213 201

Recettes portées au FRC
164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

16 400 17 076 16 806 17 090 12 209

9 450 9 667 7 342 7 357 5 110 7 099

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

164 204 184 621 161 416 166 553 200 992

Nota: En 1992-1993, le Groupe de travail sur la cession des aéroports a été transféré de la sous-activité Gestion de l'ensemble du Ministère à l'Activité Aéroports. En 1992-1993, les Services consultatifs en gestion ont été transférés de la sous-activité Finances et administration à la sous-activité Gestion de l'ensemble du Ministère. En 1991-1992, le Secréariat du conseil de gestion des ressources a été transféré de la sous-activité Gestion de l'ensemble du Ministère à la sous-activité Finances et administration.

Explication de la différence : Pour 1994-1995, les besoins financiers sont inférieurs d'environ 20,4 millions de dollars, ou de 11,1 %, à ce qui avait été prévu en 1993-1994. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants :

Objectif

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

Sous-objectifs

Gestion de l'ensemble du Ministère : assurer la direction globale de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes qui en relèvent pour garantir l'uniformité dans la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada, particulièrement en matière de sécurité; assurer des services de planification des mesures de sûreté et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue, pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

Finances et administration : assurer les services de gestion financière, de gestion de l'information, du matériel et des marchés et les autres services de gestion pour aider le Ministère à atteindre ses objectifs et à gérer ses programmes de façon économique, efficace et efficiente.

Personnel : assurer au Ministère une main-d'œuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

Description

L'Activité de l'Administration du Ministère assure la direction et la gestion du Ministère et des sociétés d'État par l'entremise des cabinets du Ministère, du Sous-ministre associé et du Sous-ministre. Le Sous-ministre adjoint (S-MA), Finances et administration, contrôle et dessert le Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, de la gestion de l'information, des services du matériel et des marchés et de la gestion des installations. Le S-MA, Personnel, contrôle et fournit des services centraux de personnel et de formation au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les services consultatifs en gestion, les affaires publiques, le contenu, la sécurité et la planification d'urgence.

Sommaires des ressources

L'activité de l'Administration du Ministère représente environ 8,2 % du total des dépenses nettes du Ministère pour 1994-1995 et 12,5 % du total des ressources humaines.

Direction et administration

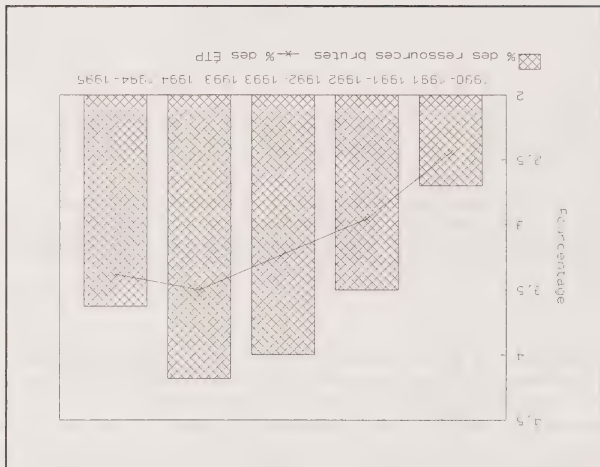
Le tableau 2-83 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité :

Tableau 2-83 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel
1 310	1 532	1 414	1 165	-
Moins : Recettes				
-	100	258	-	-
1 310	1 432	1 156	1 165	1 040
Dépenses en capital				
163	140	6	17	-
1 473	1 572	1 162	1 182	1 040
Equivalents temps plein				
14	14	13	12	10

Le rapport entre les dépenses de fonctionnement et les ressources humaines de la sous-activité Direction et administration, d'une part, et le total de celles-ci pour les opérations de l'Activité, d'autre part, figure au tableau 2-84.

Tableau 2-84 : Pourcentage du total des ressources brutes de fonctionnement et des Equivalents temps plein de l'activité Surface utilisées par la sous-activité Direction et administration



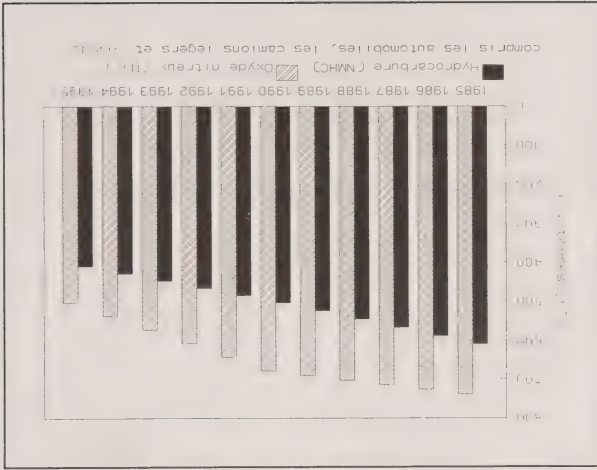


Tableau 2-82 : Niveaux d'émission des véhicules automobiles

Les normes sur l'économie de carburant appliquées dans le cadre du Programme facultatif d'économie de carburant du gouvernement et de l'industrie, ont réduit de 50 p. 100, depuis 1973, l'utilisation moyenne de carburant par les nouveaux véhicules. Elles auront une incidence considérable en fait de conservation à mesure que le parc automobile canadien rajointra. De nouvelles normes visant à augmenter les économies d'énergie des véhicules, et à réduire ainsi les émissions de bioxyde de carbone, font l'objet de recherches de concert avec Ressources naturelles Canada et le gouvernement américain.

De nouvelles normes devant être mises en application en 1994 et jusqu'en 1997 réduiront également de façon appréciable les émissions permises pour chaque véhicule, par exemple de 60 p. 100 pour ce qui est des oxydes d'azote émanant des voitures particulières. Elles sont appliquées par protocole d'entente avec les fabricants de véhicules en attendant l'établissement d'un règlement aux termes de la nouvelle *Loi sur la sécurité automobile* (mai 1993).

De nouvelles normes sur les systèmes d'échappement des véhicules portent sur la principale source unique de certains contaminants atmosphériques qui sont dangereux pour la santé ou contribuent à des questions environnementales, dont le smog, l'effet de serre et les pluies acides. Ces normes, adoptées en 1987 (1988 pour les poids lourds) réduiront la contribution des véhicules automobiles aux composés organiques volatils (hydrocarbures non méthaniques), au monoxyde de carbone, aux oxydes d'azote et aux particules. Le tableau 2-82 donne les prévisions contenues dans le Plan de gestion pour l'environnement, lesquelles montrent des réductions de 40 p. 100 dans chaque cas entre 1985 et 2000.

Tableau 2-80 : Pourcentage de tués par mode de transport

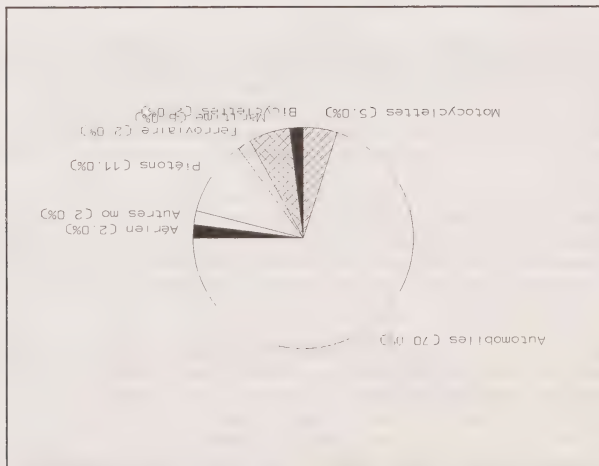
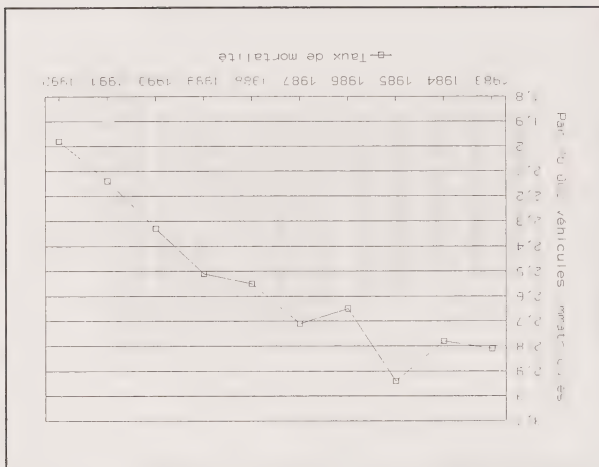


Tableau 2-81 : Taux de décès par 10 000 véhicules automobiles immatriculés



Sécurité routière et réglementation automobile

Le tableau 2-78 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité :

Tableau 2-78 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1994-1995	1993-1994	1992-1993	Réel	Réel
1991-1992	1990-1991			

Dépenses brutes de fonctionnement	14 818	14 661	14 731	16 271	16 184
Moins : recettes*	310	300	597	-	-

14 508	14 361	14 134	16 271	16 184
--------	--------	--------	--------	--------

Dépenses en capital	2 057	2 061	1 820	1 744	2 709
Subventions et contributions	48	78	76	51	61

16 613	16 500	16 030	18 066	18 954
--------	--------	--------	--------	--------

Equivalents temps plein	136	129	139	137	138
-------------------------	-----	-----	-----	-----	-----

* Les recettes du Centre d'essais pour véhicules automobiles à Blainville, qui, auparavant, étaient portées au Fonds du revenu consolidé, sont depuis 1992-1993 créditées à l'Activité Surface commençant en 1992-1993.

La sous-activité Sécurité routière a pour mandat de réduire le nombre de décès, de blessures, de dommages à la propriété et de dommages à l'environnement résultant de l'utilisation de véhicules automobiles. Elle est responsable de la sécurité des véhicules automobiles, de la réglementation des émissions et des enquêtes portant sur les accidents et la mise en application des règlements. Le tableau 2-79 illustre sa charge de travail.

Tableau 2-79 : Sécurité routière et réglementation automobile

Budget des dépenses				
1994-1995	1993-1994	1992-1993	Réel	Réel
1991-1992	1990-1991			

Nombre d'essais de véhicules	140	140	112	169	141
Nombre d'essais de composants de véhicules	180	150	144	184	151
Nombre d'essais de sièges d'enfants	50	50	54	69	55
Nombre d'inspections de vérification	100	100	92	96	385
Nombre d'enquêtes portant sur les défauts	1 000	1 000	836	961	926
Nombre de rappels de véhicules	0,8M	0,8M	2,05M	1,1M	0,7M
Nombre de rappels de sièges d'enfants	40 000	40 000	68 108	75 329	496 464
Nombre de nouvelles normes pour véhicules	10	13	11	9	15
Nombre d'enquêtes suite à des accidents	400	270	(2) 311	1 026	1 060

1. Ce nombre élevé de rappels touche une entreprise particulière et a trait à la période couvrant 1986 à 1990.

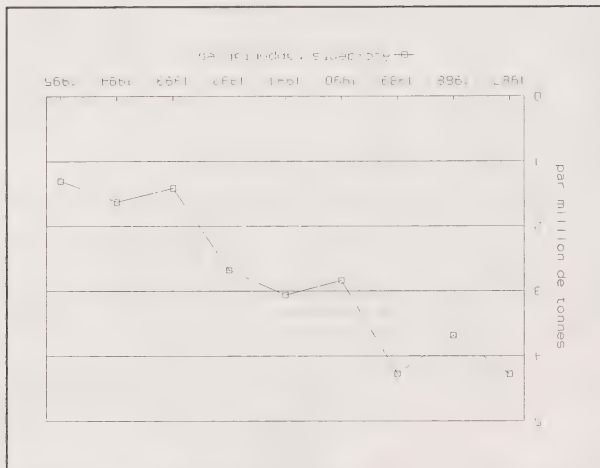
2. Le nombre d'enquêtes effectuées en 1992-1993 a diminué à la suite de l'élaboration d'un nouveau programme d'enquêtes.

C'est sur le réseau routier qu'ont lieu environ 90 p. 100 de tous les accidents mortels de transport (Tableau 2-80). Les occupants de véhicules automobiles sont la catégorie de morts la plus importante. Les programmes fédéraux ont contribué à une baisse marquée du taux de mortalité routière représentant, au cours de la décennie qui s'est terminée en 1992, une diminution de 29,5 p. 100 du nombre de décès pour 10 000 véhicules immatriculés (Tableau 2-81). En 1992, 3 485 automobilistes ont été tués. Il s'agit du nombre le plus faible de décès enregistrés depuis 1961. Les accidents de la route sont toutefois la cause unique la plus importante de perte de vie des personnes de moins de 30 ans.

La modification de l'Annexe 18 contenait des règlements remaniés sur le transport des marchandises dangereuses; par conséquent, un certain nombre de permis n'ont plus de raison d'être. La sous-activité du transport des marchandises dangereuses s'aligne ainsi mieux sur les exigences internationales, en particulier celles qui sont exposées dans la septième édition des Recommandations de l'ONU.

Depuis l'adoption du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et de l'obligation de rendre compte des accidents, on a constaté une diminution du rapport entre le nombre de déclarations d'accidents impliquant des marchandises dangereuses et les estimations des marchandises dangereuses transportées. Aussi longtemps que l'intérêt pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses ne faiblira pas, on peut s'attendre à ce que ce rapport demeure stable.

Tableau 2-77 : Accidents par million de tonnes



Un permis d'équivalence est un texte réglementaire qui permet à son titulaire de manipuler, d'offrir de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses d'une manière qui n'est pas conforme aux règlements mais qui offre un niveau de sécurité équivalent à celui des règlements. Les activités qui se rapportent aux permis d'équivalence comportent un examen des demandes qui aboutissent à l'un des résultats suivants : permis délivré, permis jugé inutile ou permis refusé. Les données historiques ont été corrigées en fonction des indicateurs de performance révisés.

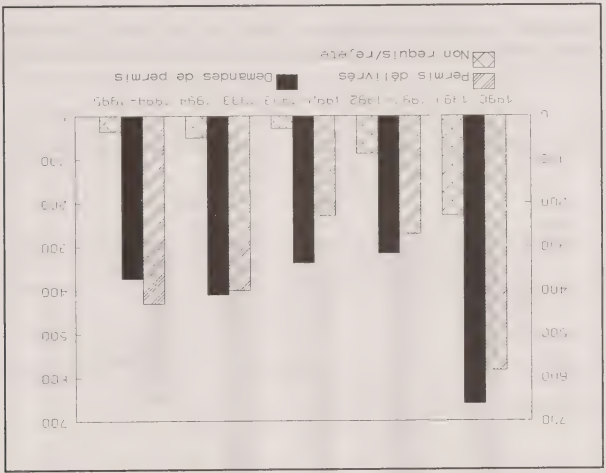


Tableau 2-76 : Règlement sur les marchandises dangereuses et délivrance de permis

Un système d'information automatisé a été élaboré pour établir la version consolidée du Règlement et aider les utilisateurs de l'industrie à déterminer quelles exigences en transport de marchandises dangereuses s'appliquent à un scénario de transport donné.

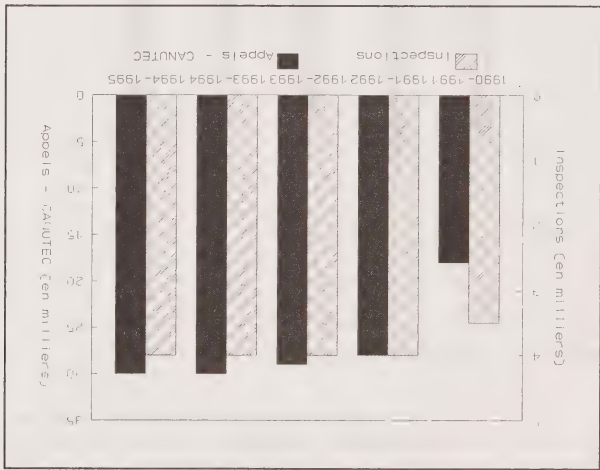
Environ 200 inspecteurs provinciaux des marchandises dangereuses seront formés par le personnel responsable à l'administration centrale du transport des marchandises dangereuses. Des séminaires, des brochures et des documents d'information seront conçus et offerts aux participants à ces cours. D'autres cours sont prévus sur le Règlement, les inspections et la mise en application. Deux cours sur le Règlement seront donnés à des inspecteurs américains dans le cadre des travaux continus d'harmonisation, d'inspection et de mise en application.

Ce dernier comprendra plusieurs réunions avec des représentants des dix provinces et des deux territoires dans le but d'examiner la formulation du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, et ce, afin de régler les questions de complexité, d'harmonisation et d'uniformité entre provinces énoncées par les intéressés avant et pendant l'examen de la réglementation du gouvernement et d'apporter en fin de compte des modifications générales d'ici 1995 pour remplacer le Règlement actuel.

En 1994-1995, environ 400 pages de modifications seront publiées dans la Gazette du Canada, parties I et II, à l'égard des déchets biomédicaux, des conteneurs de marchandises en vrac, des camions-citernes acheminés par ferroutage, de la remise en état des tambours de freins et du projet d'ensemble.

CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport) offre un service d'information et de communication bilingue 24 heures par jour sur les substances chimiques et leur réglementation. Les conseillers sont des chimistes de profession qui savent comment interpréter les données scientifiques et techniques et prodiguer des conseils en cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses en cours de transport. Le nombre de demandes que reçoit CANUTEC continue d'augmenter, 30 000 appels étant prévus en 1993-1994. En 1994-1995, environ 4 000 inspections de conformité seront menées par les inspecteurs fédéraux chargés de surveiller le transport des marchandises dangereuses. Sur ce nombre, 3 000 porteront sur la conformité des installations et 670 seront des inspections ferroviaires. Les autres seront des inspections d'envoi, des inspections de véhicules transportant des explosifs, des inspections d'installations d'essais hydrostatiques et des inspections de sites nécessitant un permis spécial.

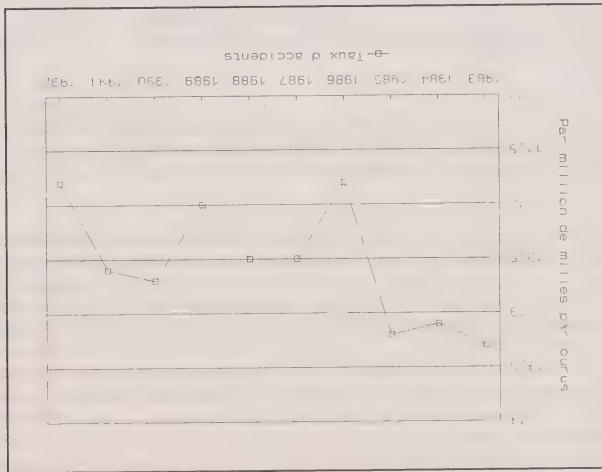
Tableau 2-75 : Conformité et performance de la capacité d'intervention en cas d'urgence - Marchandises dangereuses



Environ 60 Plans d'aide en cas d'urgence (PACU) devraient être analysés par les cinq spécialistes des mesures correctrices. Cinquante PACU seront validés par un examen sur place des éléments du plan, ce qui touchera environ 400 entreprises.

La vérification continue d'être un élément extrêmement important du transport des marchandises dangereuses. Ces vérifications se déroulent conformément aux normes de vérification fixées par le Conseil canadien des normes et l'Office des normes générales du Canada. En 1994-1995, on prévoit une augmentation des vérifications résultant des efforts pour harmoniser les règlements canadiens et américains. Les vérifications suivantes sont prévues en 1994-1995 : 77 installations de fabrication; 2 installations de réparation; 5 installations d'inspection/essai; et 25 vérifications dans le secteur de l'emballage.

Tableau 2-73 : Accidents ferroviaires par million de train-milles



Transport des marchandises dangereuses

sous-activité.

Le tableau 2-74 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette

Tableau 2-74 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		Réal		Réal	
		1994-1995		1993-1994		1992-1993		1991-1992		1990-1991	
Dépenses de fonctionnement		10 132	109	10 389	109	9 718	88	9 818	68	10 777	282
Dépenses de capital		10 241	130	10 498	128	9 806	125	9 886	127	11 059	125
Équivalents temps plein											

conséquences.

L'objectif de la sous-activité Transport des marchandises dangereuses est de préconiser la sécurité du public dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Il comprend deux aspects importants : la prévention des accidents et des incidents et la réduction au minimum de leurs

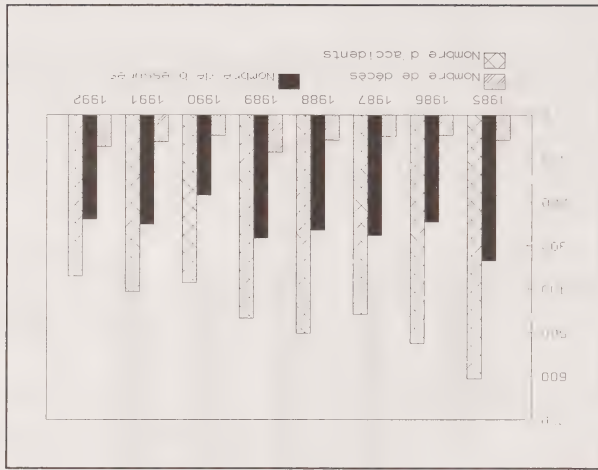
Plusieurs fonctions contribuent à la prévention des accidents et des incidents : l'établissement et la mise en application de règlements, les inspections, la formation, l'information et les plans d'intervention et d'urgence.

Les travaux avancent pour ce qui est du parachèvement des règlements sur les postes critiques dans le domaine ferroviaire, des règles sur les freins des trains et des consignes de sécurité se rapportant aux clôtures de part et d'autre des emprises de la voie ferrée. Les consignes de sécurité sur les wagons de marchandises ont été approuvées tout comme les règles concernant les heures de repos des employés des chemins de fer. Par suite à l'examen de la réglementation du Ministère en 1993, dix règlements ont été déjà abrogés dans le cadre de l'élimination de règlements caducs et inutiles.

En résumé, les activités de la Sécurité ferroviaire ont contribué à la tendance générale à la baisse dans le nombre d'accidents sur les chemins de fer canadiens au cours des dix dernières années. Plus récemment, la diminution s'est stabilisée, mais la sécurité a été maintenue à un niveau élevé, et de nouvelles initiatives sont actuellement élaborées afin de continuer à réduire les risques liés à l'exploitation ferroviaire. Le tableau 2-73 montre la tendance dans le nombre total d'accidents ferroviaires par rapport au trafic.

En général, le nombre d'accidents ferroviaires diminue à long terme grâce au respect des mesures décrites par les compagnies de chemin de fer, à l'opération Gareautrain qui a pour but de sensibiliser le public aux programmes de sécurité et aux résultats à long terme du Programme d'amélioration des passages à niveau.

Tableau 2-72 : Nombre de décès, de blessures et d'accidents survenus à des passages à niveau



Cette sous-activité tire son mandat de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1989. Un examen obligatoire de la Loi sera effectué en 1994. Un comité d'examen ministériel doit rédiger un rapport, et ses conclusions seront étudiées de concert avec tous les groupes intéressés.

Environ 85 agents régionaux de sécurité ferroviaire surveillent les opérations, le matériel, les voies et les passages à niveau pour s'assurer du respect des normes de sécurité relatives aux voies ferrées, à la signalisation, aux passages à niveau, aux ponts, aux tunnels, aux locomotives et au matériel roulant. Des experts techniques des marchandises dangereuses surveillent les wagons pour s'assurer qu'ils sont bien entretenus conformément à des normes de sécurité très strictes.

Les données de rendement figurant au tableau 2-71 montrent les résultats prévus et réels du programme pour les domaines prioritaires que sont la surveillance de l'équipement, l'exploitation ferroviaire, l'ingénierie ferroviaire et les programmes de sécurité.

Tableau 2-71 : Données de rendement - Sécurité ferroviaire

Surveillance de l'équipement		Budget des dépenses			
		1994-1995	1993-1994	Prévu	Réel
Inspections des unités motrices	Inspections des wagons de marchandises,	4 320	4 290	4 290	4 171
	notamment des wagons transportant des marchandises dangereuses	30 782	38 615	39 615	41 473
Exploitation ferroviaire	Inspections d'exploitation	1 781	1 861	2 161	2 106
	Inspections au titre de l'hygiène et de la sécurité au travail	1 911	1 941	2 725	2 655
Ingénierie	Inspections détaillées de la voie (milles)(draines)	8 000	7 900	7 761	9 387
	Inspections détaillées des passages à niveau	3 500	3 500	3 526	3 672
Programmes de sécurité		300	270	200	200
		Nombre de recommandations découlant des enquêtes d'accident			
					200

En 1993-1994, le Programme d'amélioration des passages à niveau en vertu duquel est financé l'installation de dispositifs de sécurité comme des panneaux d'avertissement automatiques aux croisements rail-route s'est poursuivi à raison de 9,0 millions de dollars conformément aux dépenses prioritaires du gouvernement. L'amélioration de la sécurité aux croisements rail-route continue d'être une priorité élevée. Le tableau 2-72 montre les impératifs de ce domaine auxquels doivent répondre les initiatives de sécurité ferroviaire.

Pour améliorer la sécurité aux croisements rail-route et éviter la violation du droit de propriété, un manuel sur la construction de croisements sûrs et une ligne directrice relative au contrôle du passage sur les emprises ferroviaires ont été largement distribués. Des consignes de sécurité sont en cours d'élaboration et porteront sur un certain nombre d'éléments, dont la conception, la construction et l'entretien des systèmes de signalisation ferroviaire, le matériel ferroviaire et les heures de travail des équipes d'exploitation.

Planification d'urgence et opérations - Surface

Le tableau 2-69 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-69 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses 1994-1995		Prévu 1993-1994		Réal 1992-1993		Réal 1991-1992		Réal 1990-1991	
Dépenses de fonctionnement		363	375	377	344	420	496				
Dépenses en capital		27	77	21	431	505					
Équivalents temps plein		5	5	5	5	5	6				

La sous-activité de la planification d'urgence et opérations - Surface est chargée d'élaborer des plans d'urgence, des modalités de fonctionnement, des organisations et des installations nécessaires au pressés de transport national pour répondre adéquatement aux urgences nationales en temps de paix et prendre les dispositions de protection civile nécessaires en cas d'urgence internationale ou de guerre. La sous-activité est également responsable du premier système de rapport sur les accidents et incidents ferroviaires et sert de point central pour toutes les questions de sécurité de l'Activité Surface.

L'affectation des ressources permet le lancement des activités de protection civile en cas d'urgence pour les secteurs ferroviaires, routiers, et de cabotage du système national de transport. Ces activités comprennent, notamment, la planification au Ministère, avec d'autres ministères, d'autres pays, l'OTAN et l'industrie.

Sécurité ferroviaire

Le tableau 2-70 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-70 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses 1994-1995					
	Réel 1991-1992	Réel 1992-1993	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992
Dépenses de fonctionnement	9 457	9 693	9 152	9 453	10 646
Dépenses en capital	63	13	34	15	214
Subventions et contributions	9 082	9 135	7 757	11 463	16 108
18 642	18 841	16 943	20 931	26 968	
Équivalents temps plein	129	124	121	125	130

Recettes :

- augmentation attribuable à une hausse des recettes au chapitre des services du Centre d'essai pour véhicules automobiles de Blainville et au chapitre du Programme de remises d'encouragement. (0,5)

Équivalents temps plein

- réduction due aux programmes de restrictions budgétaires. (13 ÉTP)

Données de rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants du programme englobent la plupart des ressources humaines et financières consacrées à cette Activité. Les critères d'évaluation de la réalisation se retrouvent sous chaque sous-activité. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources par l'Activité de Surface comprennent :

- la disponibilité du transport civil de surface dans le cas d'urgences nationales;
- l'amélioration de la sécurité ferroviaire en diminuant le nombre de lacunes au chapitre de la sécurité du matériel et de l'infrastructure des chemins de fer; la diminution du nombre d'accidents de transport ferroviaire et du nombre de décès en résultant, particulièrement aux passages à niveau et aux endroits où l'accès est interdit;

- la diminution du nombre et de la gravité des accidents et des incidents de transport mettant en cause des marchandises dangereuses;

- la diminution des décès, des blessures et des dommages matériels causés par l'utilisation de véhicules automobiles; et

- la diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz d'échappement et d'évaporation pour les véhicules automobiles neufs.

Les principales variables qui ont influé soit sur les ressources affectées à cette Activité, sur les résultats prévus ou sur ces deux facteurs, sont :

- les volumes de trafic ferroviaire et routier;
- le nombre de tonnes de marchandises dangereuses transportées et le nombre des aires de manutention et d'entrepasage de ces marchandises;
- l'efficacité des programmes d'inspection, de surveillance et de vérification;
- la réforme de la réglementation économique du secteur du camionnage et du secteur ferroviaire qui a pour effet d'accroître la concurrence; et

- le niveau de sensibilisation du public aux dangers liés à l'exploitation des chemins de fer aura une incidence sur le nombre d'accidents dans lesquels interviennent des intrus et des véhicules aux passages à niveau et sur le nombre de blessures et de décès qui en découlent.

Tableau 2-67 : Recettes et dépenses prévues pour l'Activité en 1994-1995

(en milliers de dollars)					
Dépenses					
Moins : Besoins nets en Recettes : ressources	Subventions et Capital contributions		Fonctionnement		
	Total				
390	390	-	27	363	Planification d'urgence et opérations - Surface
18 642	18 642	9 082	63	9 497	Sécurité ferroviaire
10 241	10 241	-	109	10 132	Transport des marchandises dangereuses
16 613	16 923	48	2 057	14 818	Sécurité routière et réglementation automobile
1 473	1 473	-	163	1 310	Direction et administration
47 359	47 669	9 130	2 419	36 120	
310	310				

Examen des résultats financiers

Tableau 2-68 : Résultats financiers de 1992-1993

(en milliers de dollars)					
1992-1993					
Différence	Budget des dépenses		Réel		
	\$	ETP	\$	ETP	
-	(20)	5	365	5	Planification d'urgence et opérations - Surface
(10)	(2 972)	131	16 943	121	Sécurité ferroviaire
(7)	(1 456)	132	9 806	125	Transport des marchandises dangereuses
3	(1 373)	136	16 030	139	Sécurité routière et réglementation automobile
1	(283)	12	1 162	13	Direction et administration
(13)	(6 103)	416	44 306	403	
402			402		Recettes portées au FRC

Explication de la différence : Les besoins financiers réels sont inférieurs de 6,1 millions de dollars, ou de 12,1 %, au Budget des dépenses de 1992-1993. Les principales causes de cette diminution sont les suivantes :

Budgétaire

Dépenses de fonctionnement :

- baisse attribuable à la nouvelle législation sur les pensions (1,2 million de dollars) et les programmes de restrictions budgétaires (2,5 millions de dollars).

Dépenses en capital :

- diminution due aux programmes de restrictions budgétaires.

Subventions et contributions :

- diminution des besoins au chapitre des sauts-de-mouton et des projets de déplacement de voies ferrées (0,2 million de dollars) et à celui de la contribution au Programme d'amélioration des passages à niveau par suite des mesures d'austérité du gouvernement (1,3 million de dollars).

(1,5)

(Surface) 2-67

<p>Budgétaire</p> <p>En millions de dollars</p>	<p>Dépenses de fonctionnement :</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • diminution attribuable à la contrepassation du montant reçu en 1993-1994 pour le prix de cession prévu dans le budget de fonctionnement, et à des remises d'encouragement moins élevées. 	(0,5)
<p>Subventions et contributions :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • baisse se rapportant aux réductions prévues dans l'exposé économique de décembre 1992. 		(0,1)
<p>Recettes :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • diminution des recettes au titre du Programme de remises d'encouragement. 		0,1
<p>Equivalents temps plein</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • augmentation découlant de la dotation retardée en 1993-1994. 		14 ETP

Explication des prévisions de 1993-1994 : Les prévisions de 1993-1994 sont inférieures de 1,4 million de dollars, ou de 2,8 %, au Budget des dépenses de 1993-1994 qui était de 49,3 millions de dollars. L'écart s'explique par les principaux éléments suivants :

<p>Budgétaire</p> <p>En millions de dollars</p>	<p>Dépenses de fonctionnement :</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • diminution découlant de la dotation retardée en 1993-1994. 	14 ETP
<p>Subventions et contributions :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • baisse se rapportant aux réductions prévues dans l'exposé économique de décembre 1992. 		(0,1)
<p>Recettes :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • diminution des recettes au titre du Programme de remises d'encouragement. 		0,1
<p>Equivalents temps plein</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • augmentation découlant de la dotation retardée en 1993-1994. 		14 ETP

En millions de dollars

0,1

(0,1)

(0,5)

de dollars

En millions

14 ETP

En millions de dollars

(1,3)

(0,1)

(16 ETP)

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

Description

Les activités relatives au transport de surface comprennent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant les éléments suivants :

Planification d'urgence et opérations - Surface : établir et réaliser des plans et des modalités de fonctionnement pour les urgences touchant le transport de surface et les mettre en oeuvre durant les urgences d'ampleur nationale; présenter des rapports préliminaires sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Sécurité ferroviaire : établir et appliquer la Loi sur la sécurité ferroviaire et les règlements afférents, exercer un contrôle sur le matériel ferroviaire, l'infrastructure, les pratiques d'exploitation et les mesures de sécurité relatives aux chemins de fer et veiller au financement des projets destinés à améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Transport des marchandises dangereuses : établir et appliquer la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements afférents et réaliser des programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques et les accidents.

Sécurité routière et réglementation automobile : établir et appliquer les normes relatives aux véhicules, les programmes d'essais des véhicules et de sensibilisation du public et les normes sur les émissions de gaz d'échappement et d'évaporation.

Sommaires des ressources

Les activités liées au transport de surface représentent environ 2,4 % des dépenses nettes totales du Ministère pour 1994-1995 et 2,1 % du nombre total des ressources humaines.

Tableau 2-66 : Besoins nets en ressources pour l'Activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Différence	
		1994-1995		1993-1994			
		\$	ETP	\$	ETP	\$	ETP
Planification d'urgence et opérations - Surface	390	5	5	452	5	(62)	-
Sécurité ferroviaire	18 642	129	129	18 841	124	(199)	5
Transport des marchandises dangereuses	10 241	130	130	10 498	128	(257)	2
Sécurité routière et réglementation automobile	16 613	136	136	16 500	129	113	7
Direction et administration	1 473	14	14	1 572	14	(99)	-
	47 359	414	414	47 863	400	(504)	14

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1994-1995 sont inférieurs de 0,5 million de dollars, ou de 1,1 %, aux prévisions de 1993-1994. La diminution découle des facteurs suivants :

Source : Politiques et coordination, Sommaire régional annuel de l'analyse économique.
Les données s'appliquent au trafic aux aéroports où Transports Canada joue un rôle mais non à ceux qui sont exploités par des Administrations aéroportuaires locales.

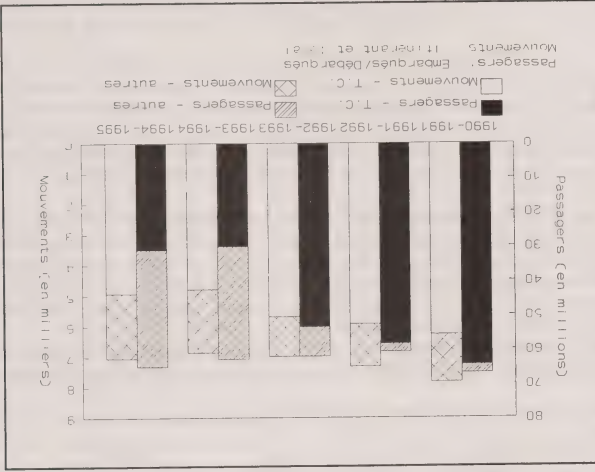


Tableau 2-65 : Volumes de circulation aérienne

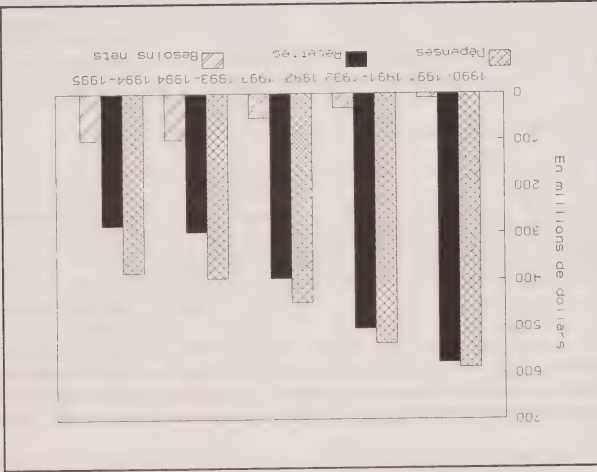


Tableau 2-64 Résultats financiers (dollars constants de 1994-1995)

Le tableau 2-63 montre l'utilisation, sur 5 ans, des ressources humaines et financières par cette Activité. Débutant en 1992-1993, une nouvelle méthode résulte en une allocation du montant total de la TTA reçu par le Ministère à l'Activité Aviation. Avant 1992-1993, une partie suffisante de la TTA était allouée à l'Activité Aéroports pour ramener à zéro ses besoins nets. À des fins de comparaison, la TTA a été éliminée des recettes et indiquées après les besoins nets.

Tableau 2-63 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses				
	1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
Moins :					
Dépenses de fonctionnement brutes	260 844	261 113	310 227	366 208	387 915
Recettes	283 057	289 000	379 395	479 064	530 773
Recouvrements	1 945	2 100	2 602	3 202	2 221
Recettes totales	285 002	291 100	381 997	482 266	532 994
Dépenses de fonctionnement nettes	(24 158)	(29 987)	(71 770)	(116 058)	(145 079)
Dépenses en capital	122 857	123 900	119 565	142 927	152 453
Subventions et contributions	38 099	45 490	28 540	31 223	34 395
Besoins nets avant la TTA	136 798	139 403	76 335	58 092	41 769
TTA	-	-	-	58 092	41 769
Besoins nets après la TTA	136 798	139 403	76 335	-	-
Équivalents temps plein	2 881	2 850	3 166	3 800	3 917

Le Canada a l'un des plus grands réseaux d'aéroports au monde. Le fait que le gouvernement fédéral participera moins à l'exploitation de ces aéroports n'en diminuera pas l'importance ni la nécessité.

Selon nos hypothèses, le trafic continuera d'augmenter tout comme le besoin d'installations aéroportuaires additionnelles. Les limites imposées sur l'utilisation des ressources disponibles représentent une véritable contrainte pour la croissance des aéroports. Les initiatives parallèles de notre Philosophie de gestion commerciale (voir page 2-57), émanant de la Politique intitulée "Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens" approuvée en 1987, permettent de venir à bout de cette contrainte.

Le tableau 2-64 illustre le rendement financier de l'Activité Aéroports pendant cinq ans. Pour permettre une comparaison valable, les données du passé ont été converties en dollars de 1994-1995. Par ailleurs, pour être conforme aux principes de gestion commerciale, les recouvrements effectués au sein du Ministère et dans d'autres ministères gouvernementaux de même que les subventions et contributions sont exclus de ce chiffre. Le tableau 2-64 révèle une baisse des dépenses de 34 p. cent depuis 1990-1991 et une baisse de 51 p. cent des recettes non fiscales.

Le tableau 2-65 illustre les volumes du trafic aérien selon le nombre de passagers et les mouvements d'aéronefs pendant cinq ans. La récession de même que les changements intervenus dans le secteur des transports aériens sont tels que malgré une hausse prévue du trafic pour 1993-1994, on prévoit pas revenir aux niveaux d'avant la récession. Le manque à gagner résultant de ces volumes de trafic a exercé de sérieuses pressions supplémentaires sur les mouvements de trésorerie des Aéroports et du Ministère.

Recettes et recouvrements :

- diminution attribuable à la cession de quatre aéroports à des administrations aéroportuaires locales (143 millions de dollars), à la baisse du trafic ayant causé une réduction des loyers, des droits de concession, des taxes d'atterrissage et des taxes générales d'aérogare (28,9 millions de dollars), au report de la mise en application de la politique de recouvrement des coûts (10,6 millions de dollars), au fait que Lignes aériennes Canadien international et les sociétés affiliées ont retenu leurs paiements (1,8 million de dollars) et à diverses autres réductions (0,5 million de dollars), compensée par une augmentation découlant de la vente de biens mobiliers à des administrations aéroportuaires locales (16,7 millions de dollars) et des paiements correspondants prévus dans les baux (28,9 millions de dollars).

139,2

Équivalents temps plein

- diminution due à la cession de quatre aéroports à des administrations aéroportuaires locales (690 ETP), au transfert de la responsabilité de client averti (30 ETP) et à divers virements (6 ETP), neutralisée par une augmentation résultant du transfert du Groupe de travail sur la cession des aéroports de l'Activité Administration du Ministère (12 ETP) et d'exigences opérationnelles (30 ETP).

(684 ETP)

Données de rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Le principal résultat attendu de l'application des ressources à l'Activité Aéroports est la disponibilité de services et d'installations fiables, sûres et sans danger pour l'environnement aux terrains d'atterrissage, éléments auxquels s'applique le principe de recouvrement des coûts.

Les principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou sur les résultats attendus comprennent :

- les volumes de circulation aérienne et les recettes comme fonctions de l'activité économique;
- l'utilisation des terrains et les préoccupations environnementales; et
- la cession ou la location à bail d'aéroports (ou de certaines composantes) à d'autres parties.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels étaient supérieurs de 32,9 millions de dollars ou de 75,6 p. 100 à ceux prévus dans le Budget des dépenses principal de 1992-1993. Cette différence est attribuable aux facteurs suivants :

Budgétaire En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

• diminution attribuable à la cession de quatre aéroports à des administrations aéroportuaires locales (65,3 millions de dollars), aux programmes de restrictions budgétaires du gouvernement (14 millions de dollars), au transfert, à l'Activité Aviation, de la responsabilité de client averti (1,9 million de dollars) et de diverses responsabilités en matière d'entretien sur les sites (1,3 million de dollars) et diverses autres diminutions (1 million de dollars), neutralisées par une augmentation des dépenses salariales extraordinaires découlant de la cession des aéroports (10,7 millions de dollars) et d'activités ordinaires (1,6 million de dollars), le paiement effectué à la bande indienne de Musquame à l'égard de la construction d'une piste à l'Aéroport international de Vancouver (5 millions de dollars), le transfert du Groupe de travail sur la cession des aéroports de l'Activité Administration du Ministère (1,3 million de dollars) et le financement de divers articles (0,6 million de dollars).

(64,3)

Dépenses en capital :

• diminution attribuable à la cession de quatre aéroports à des administrations aéroportuaires locales (15,2 millions de dollars), aux programmes de restrictions budgétaires du gouvernement (15,9 millions de dollars) et à divers autres articles (1,3 million de dollars).

(32,4)

Subventions et contributions :

• diminution causée par des retards pris par le ministère des Transports du Québec dans l'approbation d'accords de contribution pour le programme du Nouveau-Québec (8,9 millions de dollars), des retards intervenus dans le programme de contributions à l'exploitation des aéroports municipaux puisqu'il a fallu, avant d'acheter de l'équipement, attendre une décision sur l'application des normes des services d'intervention d'urgence de Transports Canada (1,2 million de dollars), neutralisée par diverses augmentations (0,5 million de dollars).

(9,6)

Recettes	379 395	517 910	(138 515)
Recouvrements	2 602	3 300	(698)
Recettes totales	381 997	521 210	(139 213)
Besoins nets en ressources (fournies)	76 335	43 460	32 875
Equivalents temps plein	3 166	3 850	(684)
Recettes portées au FRC	2 561	400	2 161

(en milliers de dollars) 1992-1993

Tableau 2-62 : Résultats financiers pour 1992-1993

Examen des résultats financiers

Aéroports	260 844	122 857	38 099	421 800	285 002	136 798
Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Total	Recettes et recouvrements	Besoins nets en ressources	

(en milliers de dollars)

Tableau 2-61 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1994-1995

• diminution des recettes commerciales et des droits nationaux attribuable à la baisse du trafic (6,4 millions de dollars), diminution des loyers des administrations aéroportuaires locales également due à la baisse du trafic (3,5 millions de dollars) et divers virements internes (0,3 million de dollars), compensés par le recouvrement avec effet rétroactif de l'arrêté de concessions et de paiements prévus dans des baux (5,4 millions de dollars) et une augmentation attribuable au nouveau calcul effectué pour la valeur des biens mobiliers vendus aux administrations aéroportuaires locales (2,9 millions de dollars).

Recettes et recouvrements :

En millions de dollars.

Tableau 2-60 : Prévisions de 1993-1994

(en milliers de dollars)			1993-1994
			Budget des dépenses
			Prévisions
Depenses de fonctionnement	261 113	200 184	60 929
Depenses en capital	123 900	123 906	(6)
Subventions et contributions	45 490	39 810	5 680
Depenses totales	430 503	363 900	66 603
Recettes	289 000	290 047	(1 047)
Recouvrements	2 100	2 950	(850)
Recettes totales	291 100	292 997	(1 897)
Besoins nets en ressources (fournies)	139 403	70 903	68 500
Equivalents temps plein	2 850	2 850	-

Explication des prévisions de 1993-1994 : Les prévisions pour 1993-1994 dépassent de 68,5 millions de dollars ou de 96,6 % le montant de 70,9 millions de dollars indiqué dans le Budget des dépenses de 1993-1994. Les principales causes de cette différence sont les suivantes :

Budgétaire

En millions de dollars

Depenses de fonctionnement :

• augmentation attribuable à l'affectation de sommes économisées par suite de la cession d'aéroports (27,1 millions de dollars), à l'affectation de fonds supplémentaires pour couvrir des manques à gagner au niveau des recettes (45,8 millions de dollars), aux coûts additionnels résultant de l'aliénation des terrains de Pickering (1,9 million de dollars), aux dépenses salariales extraordinaires liées aux cessations d'emploi (0,9 million de dollars) et à diverses autres augmentations (0,4 million de dollars), compensées par les programmes de restrictions budgétaires (13,2 millions de dollars) et le transfert de responsabilités en matière de gestion d'installations à l'Activité Aviation (2 millions de dollars).

60,9

Subventions et contributions :

• augmentation découlant de nouvelles subventions attribuées aux aéroports de Buttenville et de Chatham (1,1 million de dollars) dans le cadre du programme de Fonctionnement et Exploitation, de changements apportés dans les mouvements de trésorerie après la signature de l'Accord du Nouveau-Québec (6 millions de dollars), neutralisée par une réduction des dépenses prévues dans le cadre du programme visant la côte du Labrador (0,4 million de dollars) et un virement de fonds à l'Organisation de l'Aviation civile internationale (1 million de dollars).

5,7

Dépenses de fonctionnement :

- baisse attribuable aux mesures de restrictions budgétaires (2,3 millions de dollars), à la diminution dans le cadre du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (0,6 million de dollars) et à diverses autres réductions (0,7 million de dollars), neutralisée par une augmentation des coûts au chapitre de la sûreté en raison du retrait des services de la GRC à plusieurs aéroports intérieurs (3,3 millions de dollars).

(0,3)

Dépenses en capital :

- diminution résultant du transfert des ressources entre activités en réponse aux changements dans les priorités du Ministère (2,6 millions de dollars), contrebalancée par l'achat d'équipement supplémentaire par suite du retrait des services de la GRC à plusieurs aéroports intérieurs (0,5 million de dollars) et une augmentation dans le cadre du programme d'initiatives stratégiques d'investissement en capital (1,1 million de dollars).

(1,0)

Subventions et contributions :

- baisse due au fait que le programme du Nouveau-Québec a pris fin (13,2 millions de dollars), à une contribution unique (payée en 1993-1994) à l'aéroport municipal de Butteville (1 million de dollars) et à divers autres articles (0,2 million de dollars), neutralisée par des augmentations découlant du rétablissement de réductions antérieures dans le cadre du programme d'aide financière aux aéroports locaux et locaux-communiaux (2,1 millions de dollars), du programme d'initiatives stratégiques d'investissement en capital (4,1 millions de dollars) et du report de fonds pour le programme visant le Labrador (0,8 million de dollars).

(7,4)

Recettes et recouvrements :

- diminution résultant du produit unique (reçu en 1993-1994) de la vente de biens mobiliers à des Administrations aéroportuaires locales (8,5 millions de dollars), compensée par une hausse des taxes nationales (2,4 millions de dollars).

6,1

Équivalents temps plein

- hausse attribuable à l'inclusion des étudiants dans le calcul des ÉTP.

31 ÉTP

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces.

Description

L'Activité Aéroports est chargée d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme les services d'intervention d'urgence et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aéronefs, les garages, les aires de stationnement, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada, que ce soit en vertu d'un droit de propriété, d'exploitation, d'une subvention ou d'une combinaison des formules ci-dessus, continue de participer à la gestion de huit grands aéroports internationaux et de 130 aéroports nationaux, régionaux et locaux. L'exploitation de quatre de ces huit aéroports internationaux (Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal) a été cédée à des administrations aéroportuaires locales en 1992.

Philosophie de gestion commerciale

En 1987, la politique relative au cadre de gestion des aéroports a autorisé Transports Canada à prendre deux initiatives parallèles quoique distinctes :

- (1) discussions sur la cession de l'exploitation ou du droit de propriété des aéroports à d'autres instances, lorsque l'intérêt est réciproque; et
- (2) nouvelle démarche de gestion des aéroports qui souligne leur orientation commerciale, leur contribution possible au développement économique et leur souplesse face aux intérêts et aux préoccupations d'ordre local.

Même si l'objectif reste le même, l'instrument qui permet de l'atteindre ne relève plus seulement que des compétences de Transports Canada mais aussi d'autres instances intéressées. Le financement du secteur privé et la cession à des administrations aéroportuaires locales sont deux des secteurs supplémentaires utilisés par Transports Canada pour atteindre son objectif.

Sommaires des ressources

L'Activité Aéroports représente environ 6,8 % des dépenses totales nettes du Ministère pour 1994-1995 et 14,6 % du nombre total de ressources humaines.

Tableau 2-59 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu	
		1994-1995		1993-1994	
		\$	ETP	\$	ETP
Aéroports		136 798	2 881	139 403	2 850
				(2 605)	
					31

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1994-1995 sont inférieurs de 2,6 millions de dollars ou de 1,9 % aux prévisions de dépenses de 1993-1994. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

Le tableau 2-57 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-57 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses				
		1994-1995	1993-1994	1992-1993*	1991-1992	1990-1991
Dépenses de fonctionnement	Moins : recettes	14 559	15 683	14 946	16 064	7 886
		-	-	185	-	-
Dépenses en capital		6 681	4 484	433	1 110	151
	Subventions et contributions	464	323	182	181	372
		21 704	20 490	15 376	17 355	8 409
Équivalents plein temps		165	165	161	167	68

* Les ressources indiquées commençant en 1991-1992 rendent compte de la réorganisation de l'Activité Aviation visant à centraliser la gestion dans chaque région pour améliorer le service aux clients.

Les dépenses au chapitre des subventions et contributions sont principalement reliées à l'accord commun de financement Islande-Danemark pour la prestation de services météorologiques, aéronautiques mobiles et de communication dans les zones éloignées de l'Islande et du Groenland. Les fluctuations notées chaque année dans les niveaux des paiements résultent de la participation du Canada à l'accord, qui prévoit que le système d'imposition repose sur le trafic aérien dans l'Atlantique du Nord.

Le rapport entre les dépenses de fonctionnement et les ressources humaines de la composante Direction et administration, d'une part, et le total de celles-ci pour les opérations de l'Activité, d'autre part, figure dans le tableau 2-58.

Tableau 2-58 : Pourcentage des ressources brutes de la sous-activité à Direction et administration par rapport au total des ressources brutes de F et E et des ETP de l'Activité Aviation

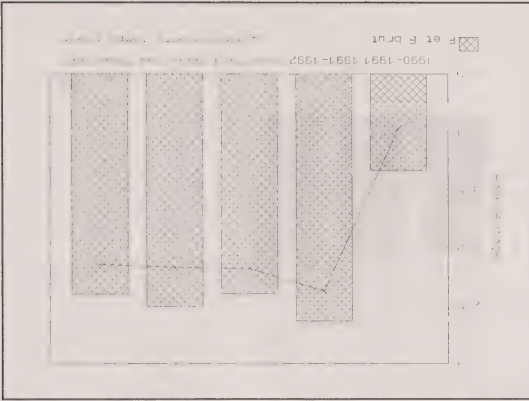
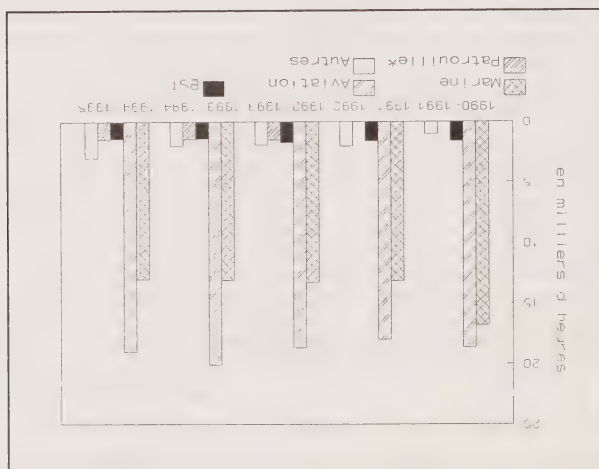
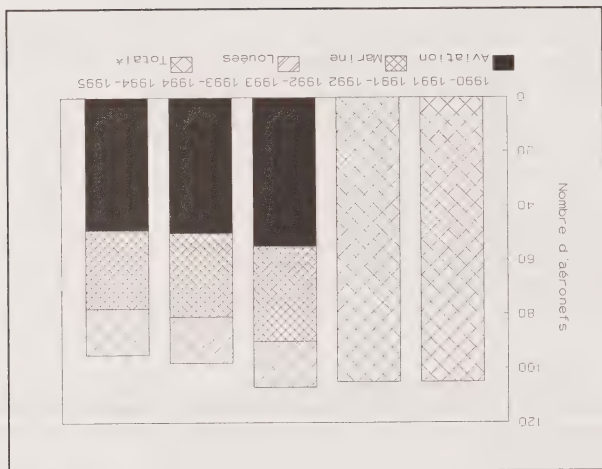


Tableau 2-55 : Heures de vol assurées par les aéronefs



* Patrouille de lutte contre la pollution

Tableau 2-56 : Opérations de la flotte



* Détails non disponibles pour 1990-1991 ni pour 1991-1992.

Tableau 2-54 : Sommaire des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses	Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel
	1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-91	Réel
Nombre d'aéronefs	49	50	55	*	*	*
Aviation	29	31	35	*	*	*
Marine						
Loués (CL - 215,						
Dash - 7)	17	17	17	*	*	*
Total	95	98	107	105	105	105
Heures de vol assurées par les aéronefs	12 500	13 100	13 256	13 156	16 780	16 780
Marine						
Aviation	18 000	20 077	18 670	17 974	18 630	18 630
BST**	1 550	1 401	1 724	1 597	1 591	1 591
Plan vert (patrouille de lutte contre la pollution	1 450	1 450	1 513	2 024	1 008	1 008
Autre (recouvrable)	2 500	2 000	1 923	2 024	1 008	1 008
Heures de vol assurées par les aéronefs - Total	36 000	38 028	37 086	34 751	38 009	38 009

* Détails non disponibles pour 1990-1991 ni pour 1991-1992

** Bureau de la sécurité des transports Canada

La sous-activité Services des aéronefs est responsable de fournir des aéronefs et des services à l'appui des opérations de Transports Canada et de certains programmes d'autres ministères et organismes fédéraux.

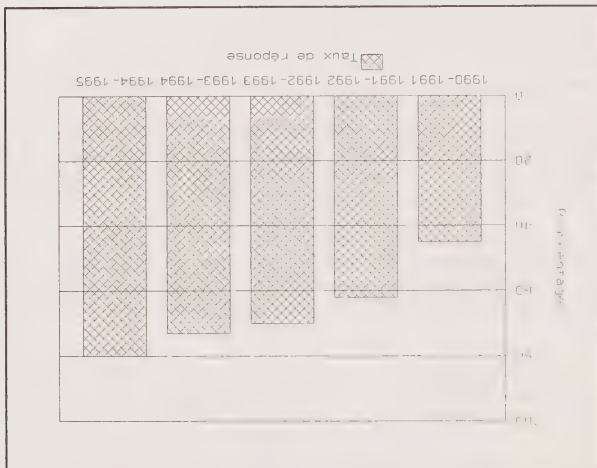
En 1993-1994, les ressources en capital ont été utilisées pour prévoir l'intégration complète de neuf aéronefs à turboréacteurs, y compris d'un simulateur de vol nouvellement acquis pour Cessna Citation II, dans le programme de formation. Les fonds ont également servi à construire une nouvelle installation à Hamilton, terminée en décembre 1993. De grands travaux de rénovation de l'installation à Ottawa ont débuté à l'été de 1993 et dureront trois ans. Ils comprendront la réinstallation et la rénovation d'un atelier de peinture (achevé en mars 1994) qui répondra à toutes les exigences en matière d'exploitation du point de vue de l'environnement. Un bail visant à partager un hangar avec le ministère de la Défense nationale à Winnipeg a été établi.

En 1994-1995, la priorité sera accordée à la rationalisation des effectifs et du mode de fonctionnement afin d'effectuer les réductions prévues dans le Budget de fonctionnement et de maximiser les services à nos clients en ayant seulement recours aux ressources affectées, et ce, tout en augmentant notre base de production de recettes et de recouvrement des coûts.

Le tableau 2-54 donne une ventilation du nombre d'aéronefs faisant partie de la flotte. Ce tableau illustre également le nombre total d'heures de vol fournies aux usagers. Le tableau 2-56 illustre le nombre d'aéronefs dans la flotte aérienne. À compter de l'exercice 1993-1994, ce nombre a été réduit conformément aux recommandations du Groupe de travail du plan de la flotte opérationnelle.

Le tableau 2-52 précise le nombre de séances d'information, soit celles qui se sont déroulées par rapport à celles qui ont été demandées. Il montre que les membres de la collectivité aéronautique sont de plus en plus sensibilisés au besoin d'information à jour sur la sécurité.

Tableau 2-52 : Séances d'information effectuées par rapport à celles demandées



Services des aéronefs

Le tableau 2-53 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-53 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses	Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel
1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991	
Dépenses brutes de fonctionnement	43 212	45 314	46 883	44 203	49 610
Moins :					
Recettes	24	24	37	-	36
Recouvrements	16 487	15 408	16 712	14 396	15 743
Recettes totales	16 511	15 432	16 749	14 396	15 779
Dépenses en capital	5 207	19 768	25 045	35 906	5 528
	31 908	49 650	55 179	65 713	39 359
Équivalents temps plein	444	434	422	406	435

En vue de réduire les risques des opérations aériennes, la sous-activité donne des cours de gestion et de sensibilisation relatifs à la sécurité aérienne, mène des études confidentielles à cet égard et s'occupe d'autres ateliers connexes.

Un colloque annuel sur la sécurité aérienne permet aux membres de tous les secteurs de la collectivité aérienne de se réunir pour échanger des idées, et la sous-activité réorganise ses priorités pour accroître le nombre de séances d'information sur la sécurité données à l'industrie.

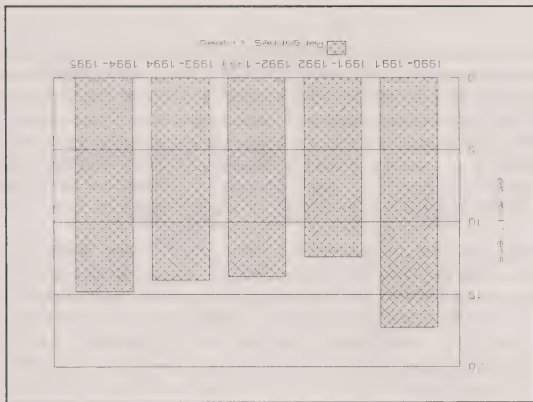
Le tableau 2-50 indique le nombre d'exposés donnés et le nombre total de personnes rejointes sur une période de cinq ans.

Tableau 2-50 : Sommaire des principales variables de la charge de travail

Budget des dépenses	1994-1995		1993-1994		1992-1993		1991-1992		1990-1991	
	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel
Nombre d'exposés et de séances d'information sur la sécurité	645	14 800	615	14 000	608	13 750	517	12 394	516	17 281
Nombre de personnes visées										
% de séances d'information données par rapport à celles qui étaient demandées	80%		73%		70%		62%		45%	
Nombre de recommandations sur la sécurité, d'avis de sécurité et d'avis de manquements à la sécurité	160		150		138		122		316	
Recommandations du Bureau de la sécurité des transports - BST (anciennement Bureau canadien de la sécurité aérienne)	27		25		20		20		15	

Le tableau 2-51 indique l'auditoire total. Il y a des fluctuations puisque les séances d'information relatives à la sécurité sont tributaires de la demande.

Tableau 2-51 : Personnes visées



Le tableau 2-49 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-49 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992
Dépenses de fonctionnement	Réel	5 634	5 854	5 825	5 946
	Réel	212	212	231	361
		4 532	6 066	6 056	6 307
Équivalents temps plein		75	74	70	61
		49			

La sous-activité s'appelle auparavant "Analyse et promotion de la sécurité". Elle a été renommée Sécurité du système aérien pour tenir compte de la plus grande importance accordée à la recherche active des manquements systémiques à la sécurité et des dangers, à la définition des risques connexes et à l'évaluation des conséquences.

La sous-activité Sécurité du système aérien cherche activement les dangers, analyse les données sur la sécurité, fait des recherches sur les questions de sécurité, évalue les risques, favorise les communications internes en matière de sécurité et encourage le personnel aéronautique à utiliser des méthodes d'exploitation sûres.

Résultats prévus :

- déceler les dangers;
- relever les tendances en matière de sécurité;
- améliorer les communications internes et externes en matière de sécurité; et
- élaborer des programmes d'information sur la sécurité pour réduire les risques que représentent les dangers résiduels.

La Sécurité du système aérien améliore constamment sa capacité de formuler des messages sur la sécurité à partir d'accidents, d'incidents, d'événements et de tendances. Elle a recours aux examens de sécurité effectués après un événement, aux rapports d'observateurs au Ministère, aux enquêtes sur la sécurité et à d'autres données pour fournir rapidement des avertissements grâce auxquels le Ministère peut prendre en temps opportun les mesures qui s'imposent pour venir à bout des dangers décelés. Elle fournit des statistiques actuelles et d'autres renseignements à usage interne et élabore des systèmes visant à encourager l'échange rapide de données nationales et internationales sur la sécurité.

Les efforts vigoureux de sensibilisation à la sécurité qui ont été déployés pour encourager l'utilisation de normes et de procédures au-delà de celles qu'exigent les règlements ont beaucoup contribué à la bonne réputation de l'aviation canadienne dans le domaine de la sécurité. Les ressources affectées à cette sous-activité permettent aux agents de sécurité d'établir des bulletins sur la sécurité aérienne et de les communiquer à tous les pilotes canadiens et membres des équipes d'entretien, d'envoyer des affiches et d'autres documents aux écoles de pilotage, aux associations aéronautiques et aux centres d'activité aérienne et de donner des cours, des colloques et des séances d'information à la collectivité aéronautique. La sous-activité commercialise ses services pour attirer davantage d'aviateurs à ses divers cours.

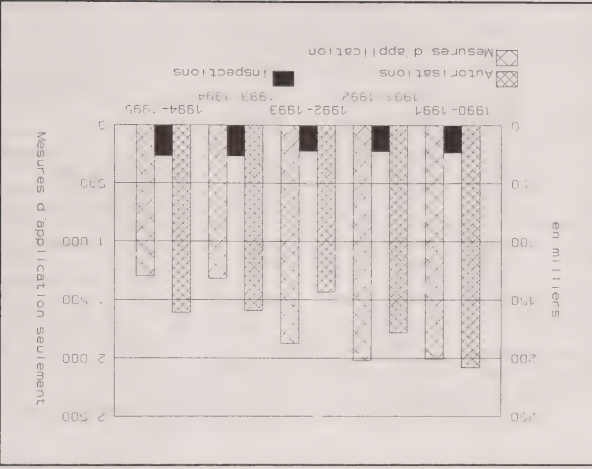


Tableau 2-48 : Charge de travail de la Réglementation aérienne

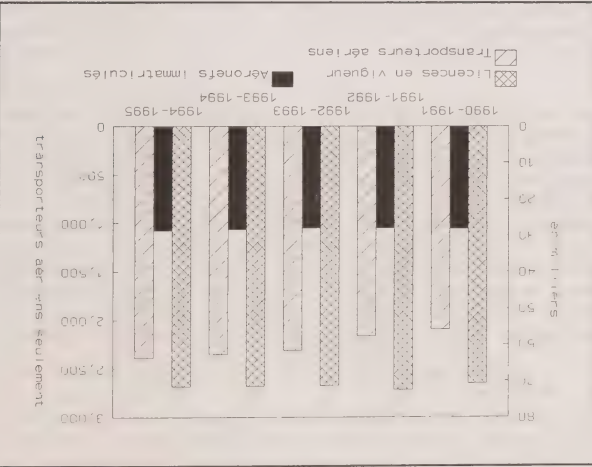


Tableau 2-47 : Clientèle de la Réglementation aérienne

tracassées administratives; à mettre en place un processus de consultation national structuré et visible pour l'établissement des règlements de l'air; à relever la sécurité aérienne par une concentration des efforts sur les activités à haut risque par l'application des techniques de gestion des risques; et à améliorer l'efficacité du programme de réglementation aérienne en réponse aux conclusions de la Commission d'enquête sur l'accident de Dryden. D'autres priorités consistent à créer un milieu de travail novateur et positif pour les employés; et à renouveler l'engagement vis-à-vis de la croissance et de l'efficacité des employés par le biais de la formation et du perfectionnement professionnel.

Pour que ces priorités se matérialisent, on a pris diverses initiatives comme la concrétisation des recommandations de la Commission d'enquête sur l'accident de Dryden, l'harmonisation de la réglementation et sa refonte. Le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) devra déterminer les besoins en matière d'établissement des règles et prendre des décisions à leur égard. Le rapport du Groupe de travail sur l'inspection des transporteurs aériens comprend des recommandations sur la mise en oeuvre du programme visant les transporteurs aériens, la structure de la réglementation, les guides d'exploitation, l'inspection des transporteurs aériens, la délégation du pouvoir, le Manuel des vérifications de la réglementation et la navigabilité. Les systèmes nouveaux ou perfectionnés, soit le Système national d'approbation de produits aéronautiques (NAPA) et le Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA), fourniront aux inspecteurs et aux ingénieurs les données opérationnelles dont ils auront besoin pour remplir efficacement leurs fonctions de vérification, de surveillance, d'homologation et d'approbation.

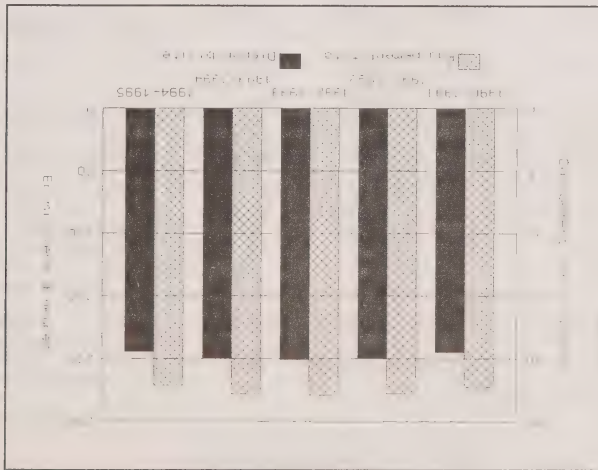
Les accroissements de la charge habituelle de travail (tableau 2-46) sont principalement attribuables à la mise en oeuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario). Le tableau 2-47 illustre le nombre total de transporteurs autorisés à exploiter des vols commerciaux au Canada et à l'étranger, le nombre total d'aéronefs inscrits au Registre d'immatriculation des aéronefs civils ainsi que le nombre de licences et de permis du personnel en vigueur. Le tableau 2-48 comprend les indicateurs de la charge de travail de la Réglementation aérienne comme le nombre d'autorisations données, d'inspections effectuées et de mesures d'application prises.

Tableau 2-46 : Résumé des statistiques sur le rendement

Budget des dépenses	Réal			
	1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	71 535	71 392	71 249	72 421
Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)	2 388	2 348	2 309	2 162
Nombre d'aéronefs immatriculés	28 669	28 329	27 993	27 997
Nombre d'autorisations réglementaires traitées	152 251	150 584	134 381	197 998
- Transactions relatives à une licence	1 516	1 413	1 220	1 560
- Homologations de produits aéronautiques	7 278	7 383	7 855	8 605
- Agréments d'organisations	161 045	159 380	143 456	178 163
Total	161 045	159 380	143 456	178 163
Nombre d'inspections effectuées	18 616	18 831	16 722	16 651
- Personnel	2 903	2 863	1 748	2 169
- Aéronefs	5 222	4 922	3 761	3 568
- Organisations	26 741	26 616	22 231	22 388
Total	26 741	26 616	22 231	22 388
Nombre de mesures d'application	1 300	1 320	1 877	2 018
Total	26 741	26 616	22 231	22 388
23 444				
2 010				

* Dans le Plan des dépenses de 1992-1993, un montant de 66 963 a été rapporté en erreur.

Tableau 2-44 : Fiabilité de l'équipement



Réglementation aérienne

Le tableau 2-45 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-45 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		Réal		Réal	
		1994-1995		1993-1994		1992-1993		1991-1992		1990-1991	
Depenses brutes de fonctionnement	80 401	75 729	68 111	65 893	67 116	1 221	2 107	1 205	1 036	1 070	66 046
Moins : recettes	1 221	2 107	1 205	1 036	1 070	79 180	73 622	66 906	64 857	2 635	68 800
Subventions et contributions	3 773	4 330	2 712	2 056	2 635	82	129	131	162	119	68 800
Equivalents temps plein	1 030	78 081	69 749	67 075	921						

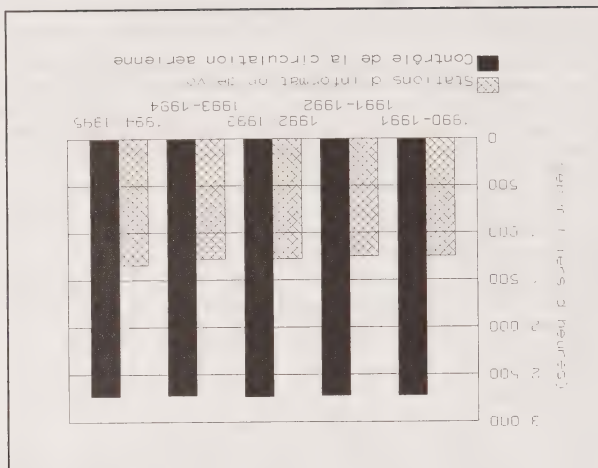
La sous-activité Réglementation aérienne doit établir et administrer les règlements et les normes nécessaires à la sécurité de l'aviation civile canadienne. Elle assure la certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, des aéronefs et des produits aéronautiques, de la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations de services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale, par le biais de vérifications et d'inspections diverses.

La sous-activité Réglementation aérienne vise à refondre la réglementation sur la sécurité pour l'harmoniser avec les règlements internationaux et en supprimer les règlements inutiles, à améliorer les services fournis au secteur de l'aéronautique par l'innovation, l'automatisation et l'élimination des

Tableau 2-42 : Renseignements sur le rendement

	Budget des dépenses	Réel	Réel	Réel
	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
Services de contrôle de la circulation aérienne	70	71	71	72
Emplacements de contrôle de la circulation aérienne	***64			
Heures directes de prestation de circulation aérienne				
services aux utilisateurs	2 730 800	2 719 865	2 731 545	2 719 645
Services d'information de vol et services consultatifs	103	105	105	107
Nombre de stations d'information de vol				
Heures directes de prestation de services aux utilisateurs	1 340 600	1 276 000	1 248 300	1 248 300
Services techniques	**1 960	*2 200	*2 300	2 029
Équipement de surveillance radar	2 020	2 020	2 010	1 981
Aides à la navigation	13 150	13 100	13 000	12 913
Équipement de communications	5 000	5 500	5 475	5 373
Autres	22 130	22 820	22 910	22 296
Total de l'équipement	194 472	199 903	200 867	195 040
Disponibilité de l'équipement (en milliers d'heures)				
Le radar RAMIP et l'ancien radar ont tous les deux été conservés.				
* Reflète la mise hors service des systèmes radar remplacés par RAMIP.				
** Reflète la réinstallation des six unités de contrôle terminal aux sièges sociaux des centres de contrôle régional.				

Tableau 2-43 : Heures de prestation de services



Système de navigation aérienne

Le tableau 2-41 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-41 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses				
		1994-1995	1993-1994	Prévu	Réel	Réel
Dépenses brutes de fonctionnement	Moins :	461 793	482 327	479 189	477 462	461 770
	Recettes	39 439	38 989	37 400	32 436	30 379
	Recouvrements	1 926	1 996	162	576	440
Recettes totales		41 365	40 985	37 562	33 012	30 819
		420 428	441 342	441 627	444 450	430 951
Dépenses en capital		248 354	204 269	199 563	202 992	224 264
Subventions et contributions		-	-	600	500	1 900
Besoins nets avant la TTA		668 782	645 611	641 790	647 942	657 115
TTA		543 819	529 600	498 053	427 816	446 650
Besoins nets après la TTA		124 963	116 011	143 737	220 126	210 465
Équivalents temps plein		5 967	5 949	5 803	5 510	5 498

La sous-activité Système de navigation aérienne élabore et exploite le système de navigation aérienne civile. Elle fournit des aides à la navigation fiables et contrôle l'espace aérien et les mouvements des aéronefs.

Des ressources importantes en capital ont été fournies pour améliorer l'infrastructure des immobilisations de la navigation aérienne par suite de l'avancement de la technologie. Les principales entreprises comprennent : le Projet de modernisation des radars (RAMF) (page 3-25), l'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (page 3-26) et le Système d'atterrissage hyperréquences (MLS) (page 3-27).

La mise en oeuvre de ces projets d'immobilisations assurera l'exploitation plus efficace du système de navigation aérienne. En outre, elle permettra au Ministère de répondre aux futures exigences en services de circulation aérienne liées à la croissance et d'offrir de grands avantages aux utilisateurs en améliorant les installations de traitement des données de vol et en assurant un système de mise en place des plus exacts pour les approches et les atterrissages.

En 1993-1994, le Ministère a délégué 6,3 millions de dollars au Plan de dotation en contrôleurs de la circulation aérienne pour les activités de recrutement et de sélection afin que tous les postes soient dotés au plus tard à la date fixée, 19,8 millions de dollars pour la formation et 16,4 millions de dollars de plus pour financer l'augmentation des effectifs de contrôle de la circulation aérienne.

Les tableaux 2-42 et 2-43 illustrent le nombre d'heures directes de services fournis aux usagers dans les diverses stations d'information de vol et les emplacements de contrôle de la circulation aérienne à travers le pays. Les tableaux 2-42 et 2-44 illustrent la quantité totale d'équipements actuellement en place ainsi que le nombre total d'heures où ces équipements sont accessibles. L'augmentation du nombre d'heures directes de services aux usagers au titre des services d'information de vol et des services consultatifs est attribuable à la récupération du Service météorologique pour l'aviation auprès d'Environnement Canada.

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'Activité Aviation. Les mesures permettant d'évaluer le degré de réalisation se trouvent sous la rubrique des sous-activités ci-dessous. Voici certains des résultats prévus de l'utilisation des ressources de l'Activité :

- le contrôle de l'espace aérien et des mouvements des aéronefs;
- la diffusion de renseignements exacts et opportuns sur les activités et la sécurité;
- des aides à la navigation fiables;
- le personnel aéronautique, les aéronefs et d'autres produits aéronautiques, les transporteurs aériens commerciaux, les compagnies d'entretien et d'autres organisations aéronautiques commerciales possédant les qualités appropriées ou bien certifiées;
- les mesures d'application lorsqu'il y a non-conformité aux règlements et aux lois;
- les mesures visant à déceler les dangers ou les manquements à la sécurité du système, la diffusion rapide d'information sur les dangers et l'élaboration de programmes d'information sur la sécurité;
- des installations rentables d'opérations aériennes civiles qui permettent au gouvernement d'atteindre ses objectifs en matière d'aviation.

Les principales variables qui influent soit sur les ressources affectées à l'Activité, les résultats prévus, ou les deux, comprennent :

- les taux d'avancement de la technologie, à l'échelle mondiale, en avionique, en électronique et dans les systèmes;
- le volume de trafic aérien et les recettes en tant que fonctions de l'activité économique; et
- la disponibilité de ressources de qualité et la capacité du système de formation (nombre d'inspecteurs et de contrôleurs de la circulation aérienne).

Tableau 2-40 : Résultats financiers de 1992-1993

(en milliers de dollars)					1992-1993				
					Réel	Budget des dépenses	Différence		
					\$	ÉTP	\$	ÉTP	
Système de navigation aérienne	143 737	5 803	120 556	5 746	23 181	57	539	(20)	(4)
	Réglementation aérienne	69 749	916	69 210	936	74	(267)	(18)	(2)
	Sécurité du système aérien	6 056	70	6 323	74	(267)	(18 484)	(5 518)	(2)
	Services des aéronefs	55 179	422	73 663	440	163	(5 518)	(18 484)	(2)
	Direction et administration	15 376	161	20 894	163	(5 518)	(18 484)	(5 518)	(2)
					290 097	7 372	290 646	7 359	(549)
Recettes portées au FRC					16 254	1 201	15 053	13	

Explication de la différence : Les besoins financiers réels étaient inférieurs de 0,5 million de dollars, ou de 0,2 %, à ceux prévus dans le Budget des dépenses de 1992-1993. Les principales causes des besoins réduits sont les suivantes :

Budgétaire

Dépenses de fonctionnement :

- diminution attribuable en grande partie à la baisse des dépenses au chapitre des heures supplémentaires, des voyages et de la réinstallation des employés en réponse aux mesures de réduction des dépenses du Ministère. (13,8)

Dépenses en capital :

- diminution découlant principalement du report de projets d'immobilisations visant à répondre aux mesures de réduction des dépenses du Ministère. (41,2)

Subventions et contributions :

- réduction essentiellement imputable aux fluctuations dans les niveaux de paiements globaux à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports et d'installations de la navigation aérienne et des voies aériennes. (0,3)

Recettes, recouvrements et taxe sur le transport aérien (TTA) :

- baisse principalement attribuable à la taxe sur le transport aérien par suite de la reprise plus lente que prévu de l'activité économique. 54,8

Équivalents temps plein

- augmentation due en grande partie à la lutte contre la pollution. 13 ÉTP

Explication des prévisions de 1993-1994 : Les prévisions de 1993-1994 sont inférieures de 15,2 millions de dollars, ou de 5,3 %, au Budget des dépenses de 1993-1994 qui était de 285,5 millions de dollars. Les facteurs suivants expliquent cette différence :

Budgétaire
En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- diminution attribuable en grande partie aux programmes de restrictions budgétaires. (5,2)

Dépenses en capital :

- baisse découlant principalement des ressources qui ne devaient pas être utilisées, entre autres pour les grands projets d'immobilisations (modernisation des radars (RAMIP) et automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CATS)). (19,3)

Subventions et contributions :

- diminution essentiellement imputable à la baisse des contributions à d'autres gouvernements ou organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports et d'installations de la navigation aérienne et des voies aériennes. (0,1)

Recettes, recouvrements et taxe sur le transport aérien (TTA) :

- diminution principalement attribuable à la taxe sur le transport aérien par suite de la reprise plus lente que prévu de l'activité économique. 9,4

Équivalents temps plein

- augmentation résultant en grande partie des changements dans les rapports sur les ETP visant à inclure les étudiants et de l'utilisation accrue des ETP par le programme d'immobilisations. 83 ETP

Tableau 2-39 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1994-1995

(en milliers de dollars)		Dépenses				
		Subventions et contributions	Capital	Fonctionnement	Recettes, recouvrements et taxe sur le transport aérien	Besoins nets en ressources
Système de navigation aérienne	461 793	248 354	-	710 147	585 184	124 963
Réglementation aérienne	80 401	3 773	82	84 256	1 221	83 035
Sécurité du système aérien	5 634	212	-	5 846	-	5 846
Services des aéronefs	43 212	5 207	-	48 419	16 511	31 908
Direction et administration	14 559	6 681	464	21 704	-	21 704
	605 599	264 227	546	870 372	602 916	267 456

Sommaires des ressources

L'Activité Aviation représente environ 13,3% des dépenses totales nettes du Ministère et 39,1% du total des ressources humaines pour l'exercice 1994-1995.

Tableau 2-38 : Besoins nets en ressources de l'Activité

	Budget des dépenses		Prévu		Différence	
	1994-1995		1993-1994		1993-1994	
	\$	ÉTP	\$	ÉTP	\$	ÉTP
Système de navigation aérienne	124 963	5 967	116 011	5 949	8 952	18
Réglementation aérienne	83 035	1 030	78 081	971	4 954	59
Sécurité du système aérien	5 846	75	6 066	74	(220)	1
Services des aéronefs	31 908	444	49 650	434	(17 742)	10
Direction et administration	21 704	165	20 490	165	1 214	-
	267 456	7 681	270 298	7 593	(2 842)	88

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1994-1995 sont inférieurs de 2,8 millions de dollars, ou de 1,1%, à ceux prévus en 1993-1994. La diminution est attribuable aux facteurs suivants :

Budgétaire

En millions de dollars.

Dépenses de fonctionnement :

- baisse en grande partie due au fait que le plan de dotation en contrôleurs de la circulation aérienne tirait à sa fin et aux mesures de réduction des dépenses.

(19,3)

Dépenses en capital :

- augmentation surtout imputable à l'avancement des grands projets d'État [automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) et Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)].

31,2

Subventions et contributions :

- hausse principalement attribuable aux paiements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de la navigation aérienne et des voies aériennes.

0,1

Recettes, recouvrements et taxe sur le transport aérien (TTA) :

- augmentation découlant d'une hausse de la taxe sur le transport aérien prévue par suite de la reprise économique.

(14,8)

Équivalents temps plein

- hausse due en grande partie à l'inclusion des étudiants dans le nombre d'ÉTP et au recrutement d'inspecteurs additionnels de l'Aviation en réponse aux recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un aéronef d'Air Ontario à Dryden.

88 ÉTP

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficacité des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

L'Activité Aviation élabore et exploite le système de navigation aérienne civile, réglemente les activités de l'aviation civile, sensibilise à la sécurité et fournit des services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux. L'Activité Aviation administre la *Loi sur l'aéronautique* et d'autres mesures législatives pertinentes. Pour assumer sa responsabilité, l'Activité se divise en cinq sous-

Système de navigation aérienne : cette sous-activité assure la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile. L'élément Services des exigences de l'Aviation établit des plans, des exigences, des politiques, des normes et des procédures pour le système de navigation aérienne et fournit des services d'établissement, d'inspection en vol et d'information aéronautique. L'élément Services de la circulation aérienne vise à empêcher les abordages et à assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne. L'élément Services techniques doit assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne, des services de vol et des aides à la navigation pour les aéronefs.

Réglementation aérienne : cette sous-activité établit, administre et applique les règlements nécessaires à la conduite sûre des activités de l'aviation civile canadienne.

Sécurité du système aérien : cette sous-activité fournit des conseils en matière de sécurité aux gestionnaires, aux exploitants et à d'autres membres du personnel de l'aéronautique. Elle évalue tous les secteurs de la collectivité de l'aviation civile pour déterminer les dangers réels et éventuels, aide à évaluer les risques et élabore des programmes d'information sur la sécurité.

Services des aéronefs : cette sous-activité fournit et entretient des aéronefs à l'appui des activités de Transports Canada ainsi que d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral. Elle donne, entre autres, une formation professionnelle appropriée aux inspecteurs de l'aviation civile et aux préposés à l'entretien des aéronefs de Transports Canada.

Direction et administration : cette sous-activité assure la gestion et l'orientation générales nécessaires à l'Activité Aviation, notamment la définition de politiques et de priorités et la prestation de services de gestion des ressources.

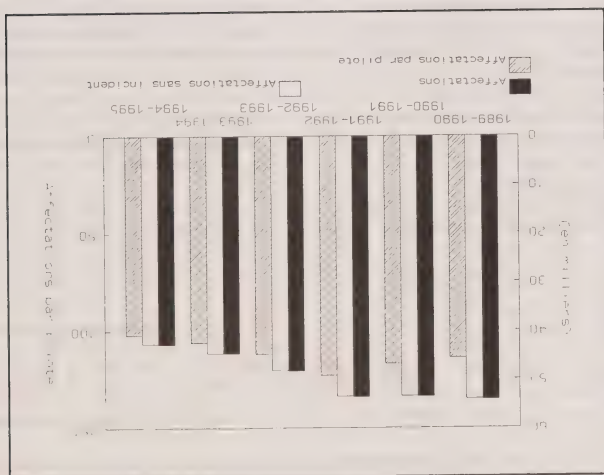


Tableau 2-37 : Affectations de pilote

Services de pilotage

Le tableau 2-36 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources financières par cette sous-activité.

Tableau 2-36 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses				1994-1995			
		Prévu	1993-1994	1992-1993	Réel	1991-1992	Réel	1990-1991	Réel
Atlantique	-	764	1 352	448	200				
Laurentides	2 973	6 279	4 890	5 026	2 131				
Grands Lacs	-	2 168	1 157	850	1 444				
Pacifique	-	-	-	-	-				
	2 973	9 211	7 399	6 324	3 775				

Il existe quatre administrations de pilotage au Canada, à savoir celles de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs (Limitée) et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 de la Loi sur la gestion des finances publiques et sont la propriété directe du gouvernement fédéral. L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée, qui est une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Chacune des administrations de pilotage est chargée d'établir, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leur région respective et d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Les pilotes, employés ou à contrat, guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, limitée, guide aussi les navires empruntant le réseau décaisés. Le tableau 2-37 montre le nombre réel d'affectations de pilote effectuées par les administrations de pilotage et le nombre total d'affectations ne donnant lieu à aucun incident. Cependant, comme le trafic a peu diminué et que des retards ont eu lieu dans la mise en application des augmentations tarifaires requises, il s'est avéré nécessaire d'obtenir une aide financière gouvernementale pour maintenir les activités menées par les administrations.

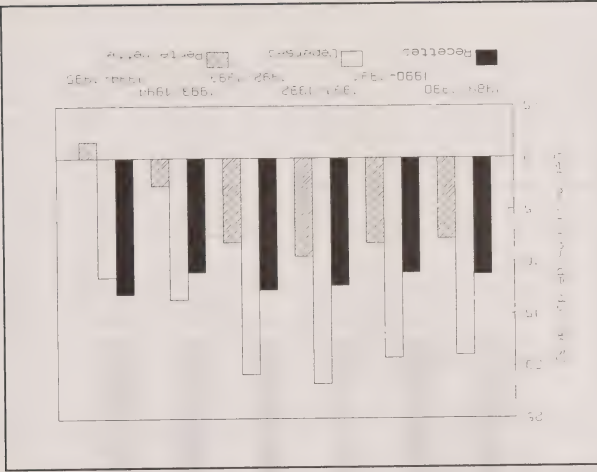


Tableau 2-35 : Résultats financiers

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à épargner le déficit d'exploitation et les coûts de location du NM Arctic.

Le tableau 2-35 fait état des résultats d'exploitation de la Compagnie et du montant des subventions octroyées. Vu que cette dernière n'a pu mener ses activités pendant toute la saison ces dernières années, ses recettes ont été inférieures aux prévisions. Une diminution proportionnelle des dépenses de fonctionnement et une réduction des paiements reliés aux baux et aux emprunts ont contribué à une baisse importante du niveau des subventions prévu pour 1993-1994.

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée, qui est une co-entreprise dont le gouvernement possède 51 % et la North Water Navigation Ltd., 49 %, doit fournir de très bons services de transport maritime dans l'Arctique, des services de navires-citernes, des services de gestion de navires et des services de soutien pour la mise en valeur des ressources, aux sociétés, collectivités et organismes du gouvernement présents dans la région.

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1994-1995		1993-1994		1992-1993	
Palements à des sociétés d'état		-		2 657		8 073	
						9 837	
						7 763	

Tableau 2-34 : Dépenses nettes

Le tableau 2-34 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources financières par cette sous-activité.

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée

La sous-activité Direction et administration consiste à établir les buts, les objectifs, les priorités et les mesures de responsabilité; à fournir des services de gestion des ressources, à réaliser des projets spéciaux et à assurer la coordination entre l'administration centrale et les régions. Le tableau 2-33 illustre le pourcentage de ressources et d'équivalents temps plein utilisés dans cette sous-activité par rapport au total des ressources brutes de fonctionnement et des équivalents temps plein affectés à l'Activité Garde côtière canadienne. Ces ressources sont attribuées aux bureaux du sous-ministre adjoint/commissaire, Garde côtière canadienne et au directeur général de chaque région, moyennant l'aide de divers groupes d'employés. La réduction des dépenses réelles postérieure à 1990-1991 était attribuable en grande partie au programme de réduction du déficit du gouvernement. Les petites augmentations que les dépenses brutes de fonctionnement et les ETP ont connues ces dernières années sont surtout attribuables à un rajustement technique qui a entraîné la réaffectation de ressources pour l'informatique et les responsabilités en matière d'hygiène et de sécurité du travail.

Tableau 2-33 : Pourcentage du total des ressources brutes de la Garde côtière canadienne (F et E et ETP) utilisés par la sous-activité Direction et administration

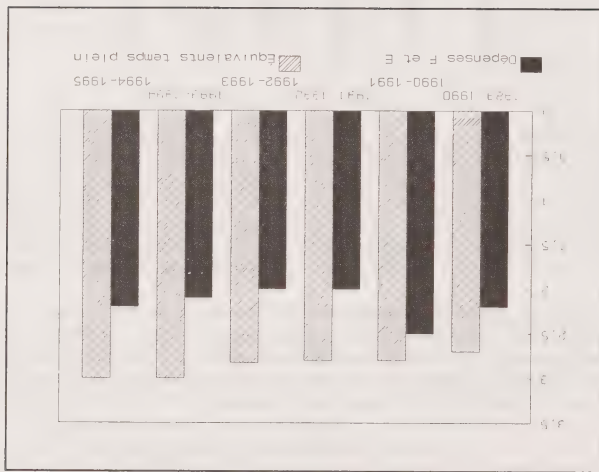
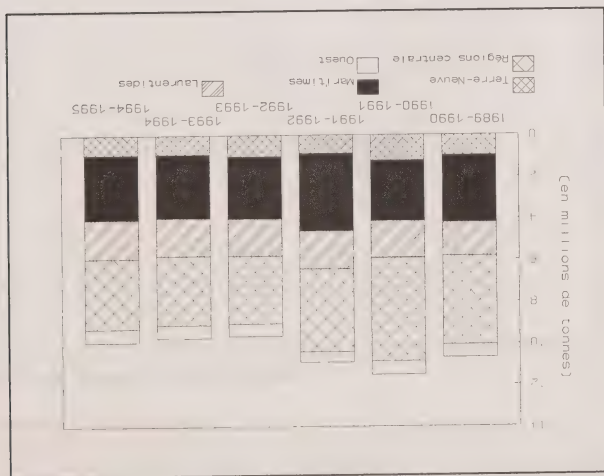


Tableau 2-31 : Tonnes de marchandises manutentionnées dans les ports publics



Direction et administration

sous-activité.

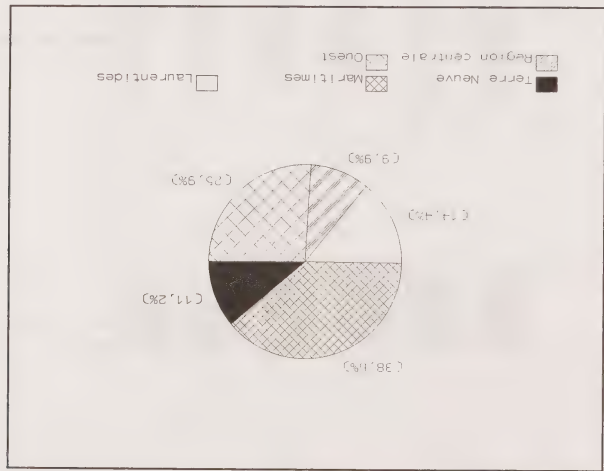
Le tableau 2-32 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette

Tableau 2-32 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses					
	Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel
	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1990-1991
Dépenses brutes de fonctionnement	11 129	11 003	10 230	11 411	13 521
Moins : recettes	-	-	430	5	2
Dépenses en capital	11 129	11 003	9 800	11 406	13 519
Subventions et contributions	-	-	15	-	-
12 835	12 105	11 047	13 893	15 100	163
174	173	155	144	163	163
Equivalents temps plein					

Ces installations donnent accès aux communautés isolées en plus d'épauler les entreprises locales. Environ 35 % des frais de fonctionnement bruts sont actuellement recouverts par la perception de droits de quai, de port et de location, ce qui représente une baisse par rapport aux années précédentes à cause du fléchissement de l'activité économique. Se reporter au tableau 3-20, page 3-36, pour plus de précisions sur les recettes.

Tableau 2-30 : Havres et ports publics

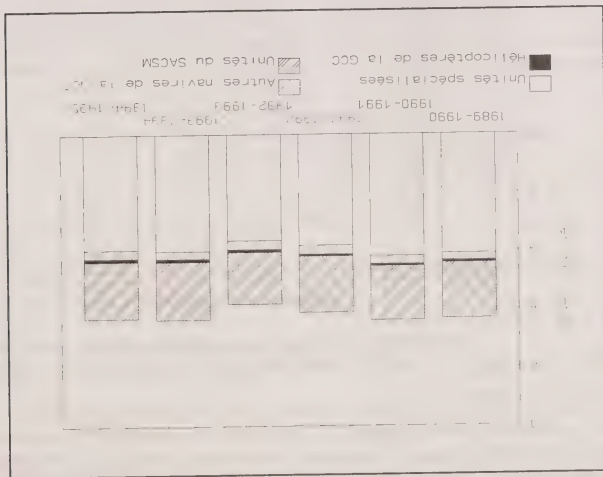


Le tableau 2-31 montre le volume de marchandises manutentionnées dans les havres et ports publics, par région. De plus, neuf commissions de port, qui manutentionnent à peu près 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays, sont des entités para-commerciales et sont financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le tableau 3-24, page 3-40, illustre les prêts actuellement impayés.

L'ampleur des opérations de dragage et de réparation des quais a été réduite ces dernières années à la suite de diverses initiatives visant à réduire les frais. On estime donc que jusqu'à 74 quais sont fermés ou font l'objet de restrictions par mesure de sécurité.

L'augmentation des dépenses en capital prévue pour 1993-1994 reflète le sommet qu'atteindront les dépenses liées au projet des installations pour le traversier liant l'île Pelée et la terre ferme et au projet de reconstruction de la jetée est de Rimouski.

Tableau 2-28 : Nombre d'activités de R et S de la GCC



Havres et ports publics

Le tableau 2-29 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-29 : Dépenses nettes

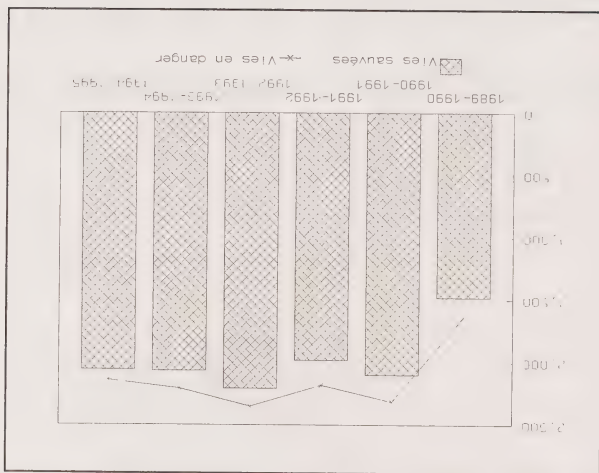
(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
	1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992
Dépenses brutes de fonctionnement	30 896	30 632	31 353	30 354
Moins : recettes*	11 667	10 998	10 995	-
Dépenses en capital	25 186	25 898	16 946	23 121
Subventions et contributions	301	4	25	15
Équivalents temps plein	44 716	45 536	37 329	53 490
	96	95	90	84
	91			

* La sous-activité Havres et ports publics consiste dans l'entretien, l'administration et l'aménagement de 526 havres et ports publics (voir tableau 2-30) qui accueillent des navires de la marine marchande.

La très forte baisse des dépenses de 1991-1992 s'explique par la mise en oeuvre du Plan de restructuration de la flotte, en vertu duquel plusieurs navires de R et S ont été mis hors service, et comme navires de R et S. Les économies continues ont été partiellement neutralisées en 1992-1993 par la mise en application du Règlement sur les langues officielles et une augmentation des salaires.

La hausse des dépenses en capital est essentiellement imputable au besoin maximum de financement du projet de remplacement de Recherche et Sauvetage.

Tableau 2-27 : Vies sauvées/vies en danger



de plaisance.

En plus de sauver des vies humaines, les unités spécialisées de R et S de la Garde côtière canadienne ont répondu à environ 3 700 appels à l'aide lancés par des gens de mer pour assurer la sécurité des passagers et (ou) des marchandises transportées. Par ailleurs, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime a répondu à plus de 1 700 appels à l'aide. Le nombre global d'incidents de R et S a accusé ces dernières années une baisse régulière en dépit d'une hausse des activités des embarcations

environ 500.

Le tableau 2-27 fournit un sommaire des vies sauvées par rapport aux vies en danger. Les ressources principales de R et S de la Garde côtière canadienne servent habituellement à sauver plus de 1 000 vies par an pendant que le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime en sauve

La sous-activité Recherche et Sauvetage maritimes (R et S) est responsable des unités de recherche et sauvetage dont 67 sont actuellement exploitées par la Garde côtière canadienne, notamment 27 petites embarcations de sauvetage côtières mises en service uniquement durant les mois d'été pour faire face à la hausse du nombre d'embarcations de plaisance (voir page 3-44 qui décrit la flotte de la Garde côtière canadienne). De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne s'occupe également de doter en hommes les centres de coordination des opérations de sauvetage de Halifax (N.-É.), Trenton (Ontario) et Victoria (C.-B.) sans compter qu'elle exploite les centres secondaires de sauvetage maritime de St. John's (Terre-Neuve) et Québec (Qué.). En outre, la Garde côtière canadienne exécute un important programme de sécurité nautique (Prévention R et S) en vue de minimiser le nombre d'incidents dont sont victimes les petites embarcations. Les ressources servent à la production de vidéocassettes éducatives sur la sécurité nautique, d'annonces publicitaires et de publicités à la radio, sans compter des publications comme le Guide de sécurité nautique et le Guide de sécurité et à réaliser des inspections à titre gracieux. Les opérations de sauvetage sont épaulées par les navires appartenant aux unités volontaires du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM). Les propriétaires de ces navires sont remboursés de leurs frais de carburant et d'assurance ainsi que des coûts de formation et de voyage autorisés. Les membres du SACSM participent également au programme de Prévention R et S.

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réel		Réel		Réel	
		1994-1995		1993-1994		1992-1993		1991-1992		1990-1991	
Dépenses brutes de fonctionnement		74 147	-	74 429	31	76 203	89	69 765	80 088	Moins : recettes	
		74 147		74 398		76 114		69 745	80 075	Dépenses en capital	
		5 550	1 725	8 621	1 725	4 435	1 547	3 880	9 656	Subventions et contributions	
		81 422		84 744		82 096		75 099	91 202	Equivalents temps plein	
		935		910		844		830	918		

Tableau 2-26 : Dépenses nettes

sous-activité.

Le tableau 2-26 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette

L'augmentation des dépenses en capital prévue pour 1993-1994 reflète l'achat de simulateurs pour les instituts de formation provinciaux.

Tableau 2-24 : Charge de travail de la sécurité des navires

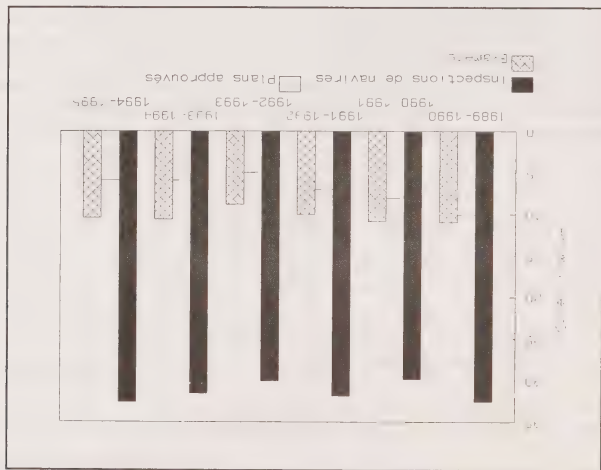
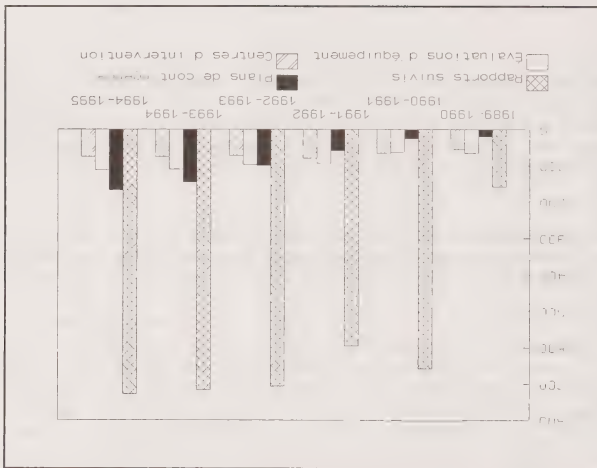


Tableau 2-25 : Intervention en cas de pollution



Le tableau 2-23 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-23 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	Réel 1990-1991
	Prévu	Réel	Réel	Réel
Moins : recettes				
54 386	51 772	43 436	44 969	48 715
2 662	2 527	2 944	12	8
Dépenses brutes de fonctionnement				
51 724	49 245	40 492	44 957	48 707
Dépenses en capital				
13 583	12 768	6 943	9 051	8 474
-	13	14	14	264
Subventions et contributions				
65 307	62 026	47 449	54 022	57 445
662	609	528	506	526
Équivalents temps plein				

La sous-activité Réglementation maritime est responsable de :

- la sécurité des navires dans laquelle s'inscrit l'inspection réglementaire des navires immatriculés au Canada ainsi que l'inspection des navires étrangers mouillant dans des ports canadiens en vertu de l'Entente sur le contrôle par l'État des ports. Cela englobe également la délivrance de titres réglementaires aux gens de mer qui ont réussi aux examens du Ministère et la réalisation du programme d'hygiène et de sécurité au travail au nom du ministère du Développement des ressources humaines, lequel comporte des enquêtes, des inspections et des études techniques;

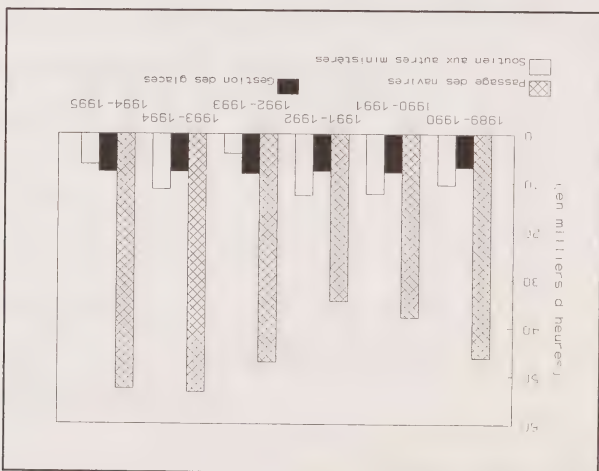
et

- la protection de l'environnement et planification d'urgence, qui consiste à répondre aux besoins de nettoyage suite à un incident de pollution par les navires sur la base d'un recouvrement des coûts. Par suite de mesures découplant des recommandations du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin, cette sphère de responsabilité a récemment été élargie, et l'accent a été mis sur les activités d'orientation, de prévention et de préparation aux situations d'urgence. Plus récemment, on a obtenu l'autorisation de jouer un rôle de surveillance et de supervision dans le cadre du partenariat créé par l'industrie et le gouvernement pour les interventions en cas de déversement.

Les tableaux 2-24 et 2-25 montrent une partie de la charge de travail qui se rattache à la sécurité des navires et aux interventions d'urgence, y compris le nombre de centres d'intervention en cas de pollution et celui de plans de contingence qui ont contribué directement à améliorer la capacité d'intervenir en cas de pollution.

À partir de 1990-1991, les dépenses engagées dans cette sous-activité ont augmenté considérablement en raison de l'engagement permanent que le gouvernement a pris de protéger le milieu marin. Le financement a été assuré à l'origine par la réaffectation d'économies internes provenant de diverses sources. D'autres ressources ont été fournies à partir de 1991-1992 en vertu du Plan vert. Cependant, le retard inévitable mis dans l'exécution de plans de dépenses et les réductions annoncées dans l'Exposé économique de décembre 1992 ont entraîné un report important de fonds à des exercices futurs.

Tableau 2-22 : Heures - navires



Ces dernières années, le niveau des dépenses de fonctionnement liées à cette sous-activité est resté relativement le même malgré d'importantes augmentations des salaires du personnel de la flotte. Les économies correspondantes sont attribuables aux améliorations de la rentabilité obtenues par une restructuration de la flotte et une modification des méthodes opérationnelles, ainsi qu'à l'état favorable des glaces, qui a permis d'éviter des frais.

L'augmentation des dépenses en capital prévue pour 1993-1994 reflète l'achat du brise-glace *Terry Fox*, qui était auparavant pris à bail de Ressources Gulf Canada.

Dégelçage et opérations dans l'Arctique

Le tableau 2-20 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-20 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1994-1995	1993-1994	Réel	Réel
				1992-1993	1991-1992
Dépenses brutes de fonctionnement		110 757	111 370	110 370	111 080
Moins : recettes		10 000	14 408	12 178	13 585
		100 757	96 962	98 192	97 495
Dépenses en Capital		6 686	59 403	25 160	30 860
Subventions et contributions		-	-	25	-
		107 443	156 365	123 377	128 355
Équivalents temps plein		918	897	823	939
		974			

La sous-activité Dégelçage et opérations dans l'Arctique consiste à escorter les navires et à ouvrir des ports sur demande pour accélérer le mouvement des cargos et des navires de pêche ainsi qu'à surveiller et à contrôler les glaces dans le Saint-Laurent en aval de Montréal pour empêcher les dégâts ou les pertes matériels dus aux inondations. En outre, cette sous-activité consiste à coordonner chaque année le ravitaillement de l'est de l'Arctique sur la base d'un recouvrement des coûts afin d'approvisionner en nourriture, en matériaux, en combustibles et en équipement une trentaine de collectivités et sites de défense. Cette sous-activité apporte également une aide à d'autres ministères et organismes gouvernementaux, y compris la prestation de services d'hélicoptère au ministère de l'Environnement.

Sept brise-glace lourds sont utilisés. À ces unités s'ajoutent divers navires affectés à l'aide à la navigation et renforcés pour la navigation dans les glaces (voir la description de la flotte de la Garde côtière canadienne à la page 3-44). La flotte de brise-glace lourds a été améliorée en 1993-1994 par l'adoption permanente du NM *Terry Fox* et la remise en service du NGCC *Louis S. St-Laurent* après un grand carénage.

Tableau 2-21 : Statistiques sur la charge de travail

Budget des dépenses		Prévu			
		1994-1995	1993-1994	Réel	Réel
				1992-1993	1991-1992
Navires escortés		1 572	1 312	1 160	1 425
Dégelçage des installations portuaires de pêche		131	131	161	50
Dégelçage des installations portuaires commerciales		277	277	309	240
Dégelçage des chenaux (en milles)		37 287	37 287	38 460	26 173
Lutte contre les inondations et services de gestion des glaces (distance en milles)		13 000	13 000	26 383	11 979
					17 486

Le tableau 2-21 montre une partie de la charge de travail de cette sous-activité. Le tableau 2-22 montre le nombre d'heures consacrées par les navires à la prestation de services dans le cadre de cette sous-activité.

Tableau 2-18 : Total des volumes de trafic maritime

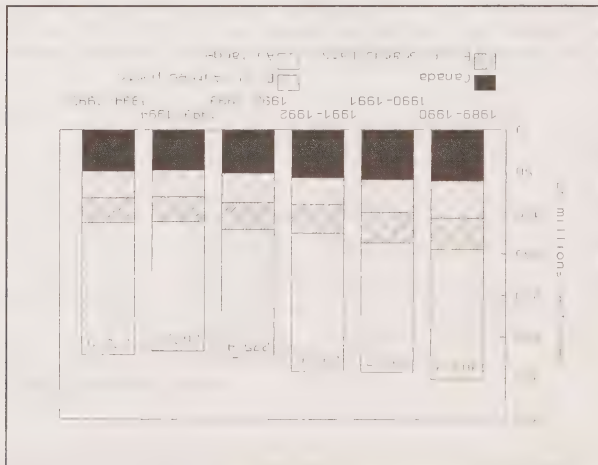
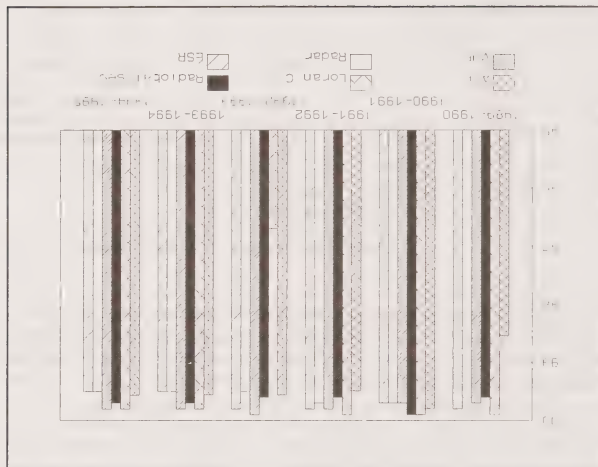


Tableau 2-19 : Pourcentage du temps de disponibilité du matériel



ACP : Aides à courte portée
VHF : Très hautes fréquences
ESR : Équipement de station radio

Dans le cadre de la sous-activité Systèmes de navigation maritime, on s'occupe de la prestation, de l'exploitation et de l'entretien d'environ 20 117 bouées et aides terrestres, qui comprennent des phares et des racons, dont le but est d'aider les gens de mer à déterminer leur position par rapport à certains dangers situés sur terre ou dissimulés. En outre, 63 radiobalises et quatre stations Loran C permettent de déterminer leur position à longue portée. Pour assurer l'entretien des voies navigables selon les paramètres établis, on exécute dans le cadre de cette activité un programme de dragage des chenaux (pour prévenir leur envasement), de sondage/balayage des canaux, de dragage, de protection des côtes, d'entretien et d'exploitation du canal de Canso, ainsi que l'approbation des ouvrages et l'entèvement et l'élimination des épaves de navires. Les Services du trafic maritime (STM) qui comportent 14 centres ouverts 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, organisent les mouvements de circulation, produisent des conseils et des directives aux gens de mer en vertu du Règlement de zone des STM et soumettent les navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes à un examen pour en détecter les vices/déficiences canadien et du service de trafic de l'ouest du Canada. Pour fournir un service de détresse et de communication de sécurité, de diffusion de renseignements météorologiques, de renseignements sur la sécurité maritime et les glaces et offrir un service de correspondance publique ainsi que les services de communication nécessaires au commandement et au contrôle de la flotte de la Garde côtière canadienne, il existe un réseau de 30 stations émettrices-réceptrices dotées en hommes et de 146 stations télécommandées.

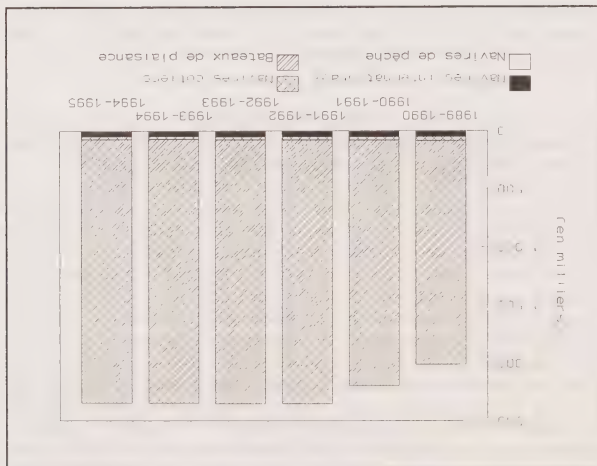
Le tableau 2-18 illustre le volume de marchandises acheminées dans le système canadien de navigation maritime. En outre, le tableau 2-19 illustre le pourcentage de temps où l'équipement radiocommunication à Cape Race au début de 1993, l'équipement demeure disponible 99 % du temps.

Grâce à des efforts continus, les frais de fonctionnement engagés pour cette sous-activité ont connu une baisse constante. Parmi les mesures de compression des frais, il y a la réduction du nombre de radiobalises (qui s'élève actuellement à 63), la télécommande accrue des stations radio (qui se chiffrent aujourd'hui à 146), l'automatisation des phares et l'amélioration des méthodes utilisées pour l'entretien préventif du matériel électronique. La mise en oeuvre du Plan de restructuring de la flotte a aussi permis de réaliser d'autres économies. L'utilisation de revêtements à haute résistance et la conversion des bouées lumineuses à l'énergie solaire devraient aussi réduire les frais d'entretien des aides flottantes à l'avenir.

Les économies réalisées en 1992-1993 et en 1993-1994 ont été contrebalancées en partie par une augmentation de 3 % des salaires et une hausse des ressources nécessaires pour accroître le nombre de régulateurs du trafic maritime et d'opérateurs radio bilingues comme l'exigeait le Règlement sur les langues officielles.

L'augmentation des dépenses en capital reflète le commencement de travaux prioritaires, dont les réparations au quai de la base de Sorel et l'amélioration du port Liverpool Queens, et un sommet dans les besoins de trésorerie pour le remplacement du Loran C et le rééquipement du service de trafic maritime de la baie de Fundy.

Tableau 2-16 : Nombre de navires par catégorie



Systèmes de navigation maritime

Le tableau 2-17 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-17 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		Réal	
		1994-1995		1993-1994		1992-1993		1991-1992	
Dépenses brutes de fonctionnement		229 870		252 991		245 004		255 432	
Moins : recettes		2 208		3 980		3 263		465	
		227 662		249 011		241 741		254 967	
Dépenses en capital		50 592		59 265		46 858		54 186	
Subventions et contributions		-		-		-		90	
		278 254		308 276		288 599		309 243	
Équivalents temps plein		3 130		3 077		3 053		3 089	
		3 191							

En particulier, le niveau du trafic maritime est un indice global de la demande de prestations de la Garde côtière canadienne. Le tableau 2-16 révèle que l'activité des embarcations de plaisance a augmenté tandis que celle des navires commerciaux a baissé.

- les incidents de recherche et de sauvetage maritimes.
- le trafic des navires, y compris les embarcations de commerce, de pêche et de plaisance; et
- changements dans les coûts non salariaux particulièrement les changements dans le coût du carburant;
- les conditions météorologiques ou des glaces défavorables ou favorables;

Les principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité, les résultats attendus ou les deux sont les suivantes :

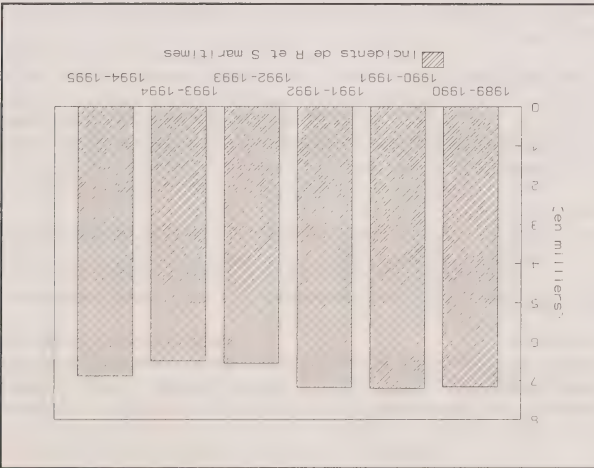


Tableau 2-15 : Nombre total d'incidents de Recherche et sauvetage maritime

Données sur le rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants du programme représentent la majeure partie des ressources humaines et financières affectées à l'Activité. Des mesures évaluant les niveaux de réalisation sont données sous les postes de sous-activité ci-dessous. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources de l'Activité Garde côtière canadienne sont les suivants :

- la navigation sans entrave et le mouvement rapide des navires, dans les glaces au besoin, dans des conditions de risque acceptables;
- la réduction des risques et des pertes de vie;
- la protection de l'environnement et des biens; et
- l'appui, en toute rentabilité, du commerce maritime à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada.

Dans certains cas, les données historiques sur le rendement qui ont paru dans le Budget des dépenses de 1993-1994 ont été révisées pour les raisons suivantes :

- modification de la méthode de calcul de certains extrants de Recherche et Sauvetage et introduction d'un nouveau système de gestion de l'information (tableaux 2-15, 2-27 et 2-28);
- modification de la convention comptable en ce qui concerne les résultats de la Compagnie de navigation Canartic Limitée (tableau 2-35);
- existence de données de rendement économiquement plus précises (tableaux 2-16 et 2-18);
- modification de la présentation des indicateurs de l'intervention en cas de pollution pour l'uniformiser dans toutes les régions (tableau 2-25); et
- correction de données (tableau 2-37).

Le nombre d'incidents maritimes est un indice global de l'efficacité de l'Activité Garde côtière canadienne, étant donné que les ressources ne servent pas seulement à sauver des vies humaines au cours d'incidents mais à empêcher que ces incidents ne se produisent. Le tableau 2-15 révèle que le nombre d'incidents accuse une baisse, ce qui est partiellement attribuable aux activités de la Garde côtière canadienne dans le cadre du programme de prévention de Recherche et Sauvetage.

Recettes et recouvrements :		
En millions de dollars		11,5
	•	diminution imputable au manque à gagner au titre des objectifs imposés en matière de recettes (8,9 millions de dollars), au fléchissement du trafic enregistré par les Havres et ports publics (1,2 million de dollars) et à la baisse de la demande de ravitaillement de l'Arctique (1,4 million de dollars).
	Sociétés d'État :	
4,6	•	Compagnie de navigation Canarcic Limitée : augmentation imputable au déficit de fonctionnement résultant de recettes inférieures aux prévisions.
	•	Administrations de pilotage : augmentation imputable aux déficits de fonctionnement déclarés par l'Administration de pilotage de l'Atlantique (1,4 million de dollars), l'Administration de pilotage des Laurentides (2,1 millions de dollars) et l'Administration de pilotage des Grands Lacs (1,1 million de dollars).
	Équivalents temps plein	
(468 ETP)	•	baisse des besoins attribuable à l'ajournement prévu de mesures de dotation (324 ETP), aux programmes de restrictions budgétaires (118 ETP) et à la baisse du nombre d'admissions au Collège de la Garde côtière canadienne (26 ETP).

Tableau 2-14 : Résultats financiers de 1992-1993

(en milliers de dollars)					
	1992-1993				
	Budget	Réel	\$ ETP	\$ ETP	Différence
Systèmes de navigation maritime	3 053	288 599	324 741	3 240	(36 142) (187)
Dégazage et opérations dans l'Arctique	823	123 377	120 801	1 019	2 576 (196)
Réglementation maritime	528	47 449	55 421	556	(7 972) (28)
Recherche et sauvetage maritimes	844	82 096	82 025	911	71 (67)
Havres et ports publics	90	37 329	40 044	90	(2 715) (6)
Direction et administration	155	11 047	14 352	145	(3 305) 10
la compagnie de navigation Canarcic Limitée	-	8 073	5 721	-	2 352
Services de pilotage	-	7 399	2 737	-	4 662
	605 369	5 493	645 842	5 961	(40 473) (468)
	22 195		7 555		14 640
Recettes portées au FRC					

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 40,5 millions de dollars, ou de 6,3 %, au Budget des dépenses de 1992-1993, ce qui est attribuable à ce qui suit :

Budgetaire

En millions
de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- diminution attribuable à de nouvelles dispositions législatives sur les pensions (14,3 millions de dollars), aux réductions budgétaires et à d'autres gains de productivité (9,2 millions de dollars).

Dépenses en capital :

- diminution attribuable aux réductions budgétaires visant à redresser le manque à gagner ministériel (36,8 millions de dollars) et au virement de fonds au budget de fonctionnement et d'entretien pour le carénage de navires (6,5 millions de dollars), neutralisée en partie par une augmentation des fonds prévus pour le projet de reconstruction du quai de Baie-Sainte-Catherine (1,2 million de dollars) et la décision arbitrale concernant le NGCC Louis S. St-Laurent (6,8 millions de dollars). (35,3)

Subventions et contributions :

- baisse des besoins au titre des contributions au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM).

En milliers de dollars									
Sociétés d'Etat	Subventions	Capital et contributions	Fonctionnement	Recettes et recouvrements	Moins :	Recettes et recouvrements	Total	Dépenses	Besoins nets en ressources
Systèmes de navigation maritime	229 870	50 592	-	-	-	280 462	2 208	278 254	
Dégelage et opérations dans l'Arctique	110 757	6 686	-	-	-	117 443	10 000	107 443	
Réglementation maritime	54 386	13 583	-	-	-	67 969	2 662	65 307	
Recherche et sauvetage maritimes	74 147	5 550	1 725	-	-	81 422	-	81 422	
Havres et ports publics	30 896	25 186	301	-	-	56 383	11 667	44 716	
Direction et administration	11 129	1 706	-	-	-	12 835	-	12 835	
Services de pilotage	-	-	-	-	-	2 973	-	2 973	
	511 185	103 303	2 026	2 973	619 487	26 537	592 950		

Tableau 2-13 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité en 1994-1995

Équivalents temps plein

• **Administrations de pilotage** : hausse imputable aux déficits de fonctionnement prévus par l'Administration de pilotage de l'Atlantique (0,8 million de dollars), l'Administration de pilotage des Laurentides (3,2 millions de dollars) et l'Administration de pilotage des Grands Lacs (2,2 millions de dollars).

Sociétés d'Etat :

• hausse attribuable à la vente du NGCC John Cabot (4,3 millions de dollars) et aux recettes du trafic radio maritime (0,5 million de dollars, contrebalancée par la réduction du volume transporté dans le cadre du réapprovisionnement de l'Arctique (3,8 millions de dollars) et le manque à gagner enregistré au chapitre des droits de quai et des redevances portuaires (0,8 million de dollars).

Recettes et recouvrements :

En millions de dollars

• baisse attribuable aux exercices de réduction des frais (37 ETP), aux ETP non provisionnés en raison du manque à gagner moyen au niveau des salaires (93 ETP), aux ETP périmés se rattachant à la baisse du nombre d'admissions au Collège de la Garde côtière canadienne (30 ETP) et aux économies résultant des retards de dotation (22 ETP).

(182 ETP)

En millions
de dollars.

Subventions et contributions :

- augmentation relative à une contribution accordée dans le cadre du programme d'initiatives stratégiques d'investissement en capital pour les quais et ports.

0,3

Recettes et recouvrements :

- baisse se rapportant à la vente du NGCC *John Cabot* (4,3 millions de dollars) et à diverses autres recettes (1,1 million de dollars).

5,4

Sociétés d'État :

- diminution ayant trait à la réduction des exigences en matière de financement de la Compagnie de navigation Canarcic Limitée (2,7 millions de dollars) et des Administrations de pilotage (6,3 millions de dollars).

(9)

Équivalents temps plein

- hausse due aux ressources additionnelles nécessaires pour les services d'intervention en cas de déversement en mer (59 ETP), à la conversion d'étudiants en équivalents temps plein (41 ETP) et à la dotation prévue de postes qui n'avaient pas été financés à cause de l'insuffisance des fonds au chapitre des salaires en 1993-1994 (54 ETP).

154 ETP

Explication des prévisions pour 1993-1994 : Les prévisions pour 1993-1994 sont supérieures de 13,3 millions de dollars, ou de 2,0 %, au Budget des dépenses de 667,6 millions de dollars de 1993-1994. Cet écart est attribuable aux points principaux suivants :

En millions
de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- baisse résultant surtout des programmes de restrictions budgétaires.

(11,8)

Dépenses en capital :

- hausse imputable aux nouveaux fonds pour la décision arbitrale sur la modernisation du NGCC *Louis S. St-Laurent* (10,8 millions de dollars), au virement de fonds de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique pour les améliorations du port Liverpool - Québécois (2 millions de dollars) et à l'anticipation de dépenses futures pour l'acquisition du NGCC *Terry Fox* (25,0 millions de dollars), contrebalancée par les réductions budgétaires visant à redresser le manque à gagner ministériel (16,0 millions de dollars) et à tenir compte de priorités environnementales du Ministère (2,7 millions de dollars).

19,1

Sommaires des ressources

L'Activité de la Garde côtière canadienne constitue environ 29,5 % du total net des dépenses du Ministère et 30,0 % du total des ressources humaines pour 1994-1995.

Tableau 2-12 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Différence	
1994-1995		1993-1994					
\$	ETP	\$	ETP	\$	ETP	\$	ETP
278 254	3 130	308 276	3 077	(30 022)	53		
107 443	918	156 365	897	(48 922)	21		
65 307	662	62 026	609	3 281	53		
81 422	935	84 744	910	(3 322)	25		
44 716	96	45 536	95	(820)	1		
12 835	174	12 105	173	730	1		
-	-	2 657	-	(2 657)	-		
2 973	-	9 211	-	(6 238)	-		
592 950	5 915	680 920	5 761	(87 970)	154		
656		5 414		(4 758)			

Recettes portées au FRC

Systèmes de navigation maritime

Dégelage et opérations dans l'Arctique

Réglementation maritime

Recherche et sauvetage maritimes

Havres et ports publics

Direction et administration

La compagnie de navigation Canarcic Limitée

Services de pilotage

facteurs suivants :

Budgetaire

Dépenses de fonctionnement :

• baisse attribuable aux mesures de restrictions budgétaires du gouvernement (18 millions de dollars), aux mesures d'austérité du Ministère (7,2 millions de dollars), à une réduction dans les ressources se rapportant à la mise en application du Règlement sur les langues officielles (1,7 million de dollars), à une diminution des ressources chargées du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement et de celles qui sont responsables du Plan d'action concernant les Grands Lacs (1,2 million de dollars), neutralisé en par un financement additionnel pour l'intervention en cas de déversement en mer (4,4 millions de dollars) et une provision pour augmentations de traitement (2,7 millions de dollars).

Dépenses en capital :

• diminution due à l'avance de fonds effectuée en 1993-1994 pour l'acquisition du NGCC *Tomy Fox* et la réaffectation à d'autres activités afin de financer des projets permanents et les grandes priorités du Ministère.

Limitée.

Sociétés d'Etat et autres organismes : cette sous-activité est responsable de la prestation de services de pilotage dans les eaux canadiennes, de l'aménagement, de l'exploitation et de l'entretien de neuf commissions portuaires et de l'exploitation du NM *Arctic* par la Compagnie de navigation Canarcic

En millions de dollars

(21,0)

(63,7)

Objectif	Description
Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime, afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiquement ainsi qu'à la protection de la qualité du milieu marin dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.	

L'Activité de la Garde côtière canadienne (GCC) comporte les sous-activités suivantes :

Systèmes de navigation maritime : cette sous-activité est responsable de la prestation, de l'exploitation et de l'entretien d'un système d'aides à la navigation de courte portée; d'aides à la navigation de longue portée; de l'aménagement, de l'entretien et de la protection des voies navigables; des services de trafic maritime et des moyens de communication qui contribuent au mouvement sûr, efficace et économique des navires dans les eaux canadiennes désignées.

Dégelage et opérations dans l'Arctique : cette sous-activité est responsable de la prestation, de l'exploitation et de l'entretien des brise-glaces, des installations et services visant à aider les navires à se frayer un chemin dans les eaux envahies par les glaces; de la gestion des glaces; de la coordination du ravitaillement annuel de l'est de l'Arctique et de l'appui à d'autres ministères et organismes gouvernementaux pour faciliter le mouvement sûr et efficace du trafic maritime dans les eaux infestées par les glaces; d'épauler les activités d'ordre maritime et d'autres objectifs gouvernementaux, notamment la souveraineté dans l'Arctique canadien et de minimiser les conséquences des inondations provoquées par les embâcles dans le haut Saint-Laurent.

Réglementation maritime : cette sous-activité est responsable de l'élaboration, de la promulgation et de la mise en œuvre de règlements et de normes maritimes dont le but est de contribuer à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement et d'assurer la sécurité du milieu de travail dans l'industrie maritime; et de répondre aux besoins de nettoyage après un incident de pollution par les navires sur la base d'un recouvrement des coûts dans la mesure du possible, notamment aux chapitres de la politique et de la prévention.

Recherche et sauvetage maritimes : cette sous-activité est responsable des opérations de recherche et de sauvetage dans la sphère de responsabilité du Canada telle qu'elle est définie dans les ententes de l'Organisation maritime internationale ainsi que dans les cours d'eau canadiens reliant les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent; et d'assurer la sécurité des gens de mer pour minimiser les pertes de vie et les blessures, et de déployer tous les efforts raisonnables pour minimiser les pertes ou les dégâts matériels.

Havres et ports publics : cette sous-activité est responsable de la prestation d'un réseau efficace de ports et havres publics visant à assurer l'accessibilité et l'efficacité du mouvement intermodal des marchandises et des personnes afin d'épauler les objectifs sociaux et économiques nationaux, régionaux et locaux, notamment ceux qui ont trait aux échanges maritimes internationaux du Canada.

Direction et administration : cette sous-activité est responsable de diriger l'élaboration, la mise en œuvre et l'examen des politiques, des programmes, des plans, des règlements et des activités opérationnelles pour épauler les cadres hiérarchiques afin qu'ils exécutent de manière efficace le programme de la Garde côtière canadienne.

Le tableau 2-11 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières, par cette sous-activité :

Tableau 2-11 : Dépenses nettes				
(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
Réel	Prévu	Réel	Réel	Réel
1990-1991	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
Dépenses de fonctionnement	15 327	13 612	13 400	15 117
	142	142	434	204
Dépenses en capital	15 469	13 754	13 834	15 321
Équivalents temps plein	154	139	126	125
	123			

Nota : Les subventions et les contributions qui figuraient à la sous-activité Direction et coordination sont maintenant indiquées à la sous-activité Politiques des transports et aide financière.

Les ressources allouées à l'élément Direction de cette sous-activité au chapitre des ressources humaines servent essentiellement à planifier, administrer et contrôler toute l'activité et à fournir un point de coordination régional global. Les sept bureaux régionaux sont situés à St John's, Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver.

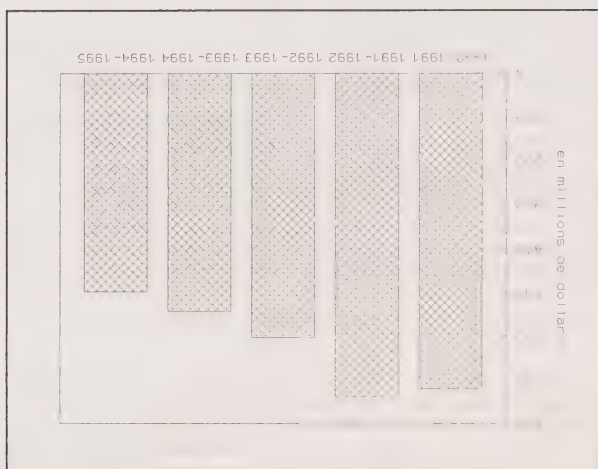
L'élément Direction a établi, tenu à jour et mis en application le plan de gestion de l'information à long terme de l'Activité. Ce plan garantira l'accès de toutes les sous-activités aux sources, services et dépôts d'information nécessaires pour remplir le mandat de l'Activité.

L'élément Coordination appuie le Ministère dans divers secteurs administratifs, dont la diffusion des Orientations annuelles du Ministère, la coordination des documents au Cabinet et de la correspondance du Ministère, de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels ainsi que des droits de la personne, les activités de planification et d'approbation des règlements du Ministère et l'appui du Ministère au Parlement. En outre, il coordonne les relations ministérielles avec d'autres gouvernements nationaux, ministères fédéraux, administrations provinciales et territoriales et tous les secteurs de l'industrie des transports. Il joue également un rôle d'orientation à l'égard des questions d'environnement, principalement de la mise en application de la nouvelle Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et du Programme fédéral visant le Code de gestion de l'environnement. Il sert de point central pour la mise en oeuvre de la Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées à Transports Canada.

En 1994-1995, Transports Canada abordera la troisième année de son plan d'action quinquennal de 24,6 millions de dollars visant l'intégration complète, dans la société, des personnes handicapées. Tout porte à croire jusqu'ici que Transports Canada atteint et même dépasse les objectifs fixés par le Comité parlementaire ayant établi la Stratégie. Il y a eu un nombre beaucoup plus élevé que prévu de parties ayant souscrit au programme en 1993-1994 et des préparatifs ont actuellement lieu pour évaluer ce dernier en 1994-1995. Les autorités du Ministère ont cherché à établir des partenariats avec le secteur privé et les gouvernements provinciaux. De nombreuses initiatives ont suscité des réactions très positives. Les modalités ont été établies pour les activités visées par le programme de contributions, soit la formation, les ateliers et les clubs de transport, et des contributions ont déjà été attribuées. Il est prévu que tous les exploitants d'autocars suivent une formation au printemps de 1994. De plus, une initiative de formation importante a été lancée pour le secteur des autocars en collaboration avec l'Association canadienne de l'autobus. Suite au Conseil des ministres du 23 septembre 1993, un accord a été conclu afin de finaliser la norme nationale sur l'accessibilité des autocars et de rédiger des modifications à la Loi sur le transport par véhicule à moteur qui prévoient la mise en application de la norme.

Le tableau 2-10 montre la baisse constante des paiements effectués aux sociétés d'État.

Tableau 2-10 : Paiements aux sociétés d'État (en dollars constants de 1994-1995)



Au chapitre de la planification financière et de l'obligation de rendre des comptes, les sociétés d'Etat sont assujetties à des articles bien précis de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. En vertu de cette loi, chaque société d'Etat est tenue de présenter chaque année un plan d'entreprise (chapitre F-11, partie X, 122). Ce plan énonce le mandat et les objectifs de la société, les buts visés durant la période de planification et les stratégies qui permettront de les atteindre, les résultats escomptés d'entreprise sont analysés par des fonctionnaires du Ministère avant d'être approuvés par le Conseil du Trésor et le Ministère. Un résumé du plan d'entreprise est ensuite présenté au Parlement pour être examiné et approuvé. Les sociétés d'Etat sont également tenues de soumettre des états financiers annuels vérifiés.

Le tableau 2-9 donne une liste de ces sociétés d'Etat et de leurs buts/objectifs connexes.

Tableau 2-9 : Sociétés d'Etat - buts/objectifs

Sociétés d'Etat	
Buts/Objectifs	
Société canadienne des ports : Société du port de Vancouver Société de Prince Rupert Société du port de Montréal Société du port de Québec Société du port de Saint-John Société du port de Halifax Société du port de St. John's	Être un instrument d'aide efficace pour atteindre les objectifs du Canada en matière d'échanges internationaux; favoriser la réalisation des objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale; traiter tous les usagers sur un pied d'égalité; et coordonner leur développement avec d'autres activités maritimes, ainsi qu'avec les moyens de transport de surface et aériens.
Via Rail Canada Inc.	Servir les gens qui voyagent au Canada en leur offrant des liaisons ferroviaires, voyages, interventions et techniques sûres et efficaces qui répondent aux besoins du marché.
Société des chemins de fer nationaux du Canada	Répondre aux besoins du Canada en matière de transport et de distribution en assurant le transport des marchandises de manière rapide, sûre et sans danger.
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	Construire, exploiter et entretenir une voie navigable à fort tirant d'eau entre le port de Montréal et le lac Érié pour assurer le passage efficace et rentable des navires.
Ponts Jacques-Cartier et Champlain	Gérer, contrôler, exploiter et entretenir les ponts Jacques-Cartier et Champlain, notamment une partie de l'autoroute Bonaventure à Montréal (Québec).
Marine Atlantique S.C.C.	Acquérir, établir, gérer et exploiter un service de transport maritime; un service d'entretien, de réparation et de carénage maritime; des chantiers navals et toutes les prestations qui s'y rattachent.

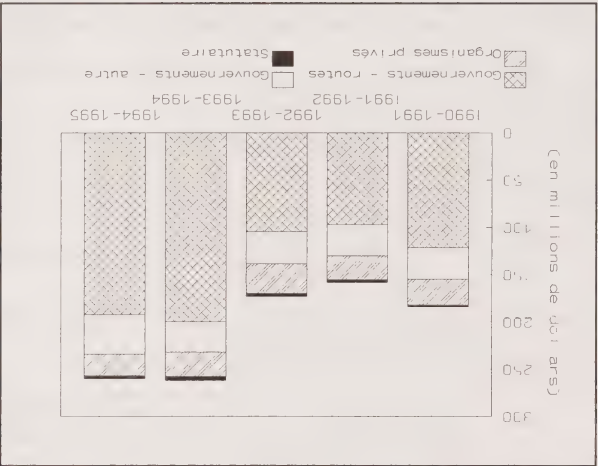
Les prévisions des sociétés d'Etat pour 1993-1994 se chiffrent à 528,1 millions de dollars. Ce montant représente une hausse de 13 millions de dollars par rapport au budget des dépenses de 1993-1994 comme cela est expliqué à la page 2-3. Comme en témoignent les tableaux 2-7 et 2-10, les subventions versées par l'Etat aux sociétés d'Etat de Transports Canada ont diminué de façon appréciable depuis 1990-1991. Les crédits parlementaires pour 1994-1995 qui se chiffrent à 409 568 000 \$ révèlent une nouvelle baisse des paiements d'ensemble accordés aux sociétés d'Etat.

En 1994-1995, le Ministère évaluera la politique de l'air actuelle ainsi que la structure et la situation financière de l'industrie aéronautique afin d'établir, pour le gouvernement, des réponses appropriées qui permettront d'élaborer une nouvelle politique de l'air. Il mènera des consultations qui tiendront compte des points intéressant toute une gamme d'intervenants et garantiront la viabilité et la compétitivité du réseau de transport aérien du Canada.

Le Ministère a formé un groupe de travail comprenant des représentants des gouvernements (fédéral et provinciaux) et de l'industrie et devant fournir des renseignements pour l'activité d'harmonisation des normes sur le transport de surface dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), à laquelle participe le Ministère avec les États-Unis et le Mexique. Le Ministère cherche également à mieux harmoniser les règlements interprovinciaux sur le camionnage en partie au moyen de l'initiative de réduction des obstacles au commerce intérieur (menée par les ministres fédéral et provinciaux du commerce).

Le tableau 2-8 montre les paiements de transfert par catégorie de bénéficiaires sur une période de cinq ans.

Tableau 2-8 : Subventions et contributions par bénéficiaire (en dollars constants de 1994-1995)



Le pourcentage accru de subventions et de contributions versées à partir de 1993-1994 découle de l'initiative stratégique d'investissement en capital dans les projets routiers se chiffrant à 140 millions de dollars, annoncée dans l'exposé économique de décembre 1992. Une liste détaillée des paiements de subventions et de contributions figure au tableau 3-12, à la page 3-30.

Politiques des transports et aide financière

Le tableau 2-7 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-7 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses				
		1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
		Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel
Budgetaire	Dépenses de fonctionnement	8 579	8 532	8 255	8 552	8 606
	Subventions et contributions*	2 638	2 549 957	1 655 527	1 493 346	1 673 330
		271 443	275 793	211 136	171 269	176 088
Pailements aux sociétés d'Etat	Marine Allantique	127 774	130 893	131 277	127 233	143 947
	VIA Rail	330 938	359 667	366 315	434 950	441 484
	Chemins de fer nationaux	-	-	3	9	16
	Société canadienne des ports	875	775	11 800	83 574	20 008
	Administration de la voie maritime	-	-	3	9	16
	du Saint-Laurent	2 000	-	37 429	28 700	27 300
	Ponts Jacques-Cartier et Champlain	36 981	36 764	31 529	26 376	27 934
	Total des sociétés d'Etat	498 568	528 099	578 353	700 842	660 689
Total budgétaire		770 011	803 892	789 489	872 111	836 777
Non budgétaire						
Société canadienne des ports						
Fonds de prêts interportuaires		-	-	20 000	30 000	-
Total non budgétaire		-	-	20 000	30 000	-
Total		770 011	803 892	809 489	902 111	836 777
Equivalents temps plein		93	93	88	85	82

* Les subventions et les contributions qui figuraient aux sous-activités Recherche et développement et Direction et coordination sont maintenant indiquées à la sous-activité Politiques des transports et aide financière.

En 1994-1995, on s'attend que les ressources de cette sous-activité soient distribuées comme suit : 64,7 p. cent aux sociétés d'Etat, 33,8 p. cent aux subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 1,5 p. 100 aux frais généraux administratifs, au contrôle et à la coordination de même qu'aux dépenses d'immobilisations pour de nouvelles installations de terminus de traversiers. Les ressources de cette sous-activité doivent être utilisées à l'appui du réseau national des transports dans le cadre d'une économie concurrentielle et de manière à atteindre les objectifs du Canada.

En 1993-1994, un projet concernant le remplacement de la flotte de traversiers a été complété. Un nouveau traversier de transport de 210 véhicules entre Wood Islands et Caribou et les installations améliorées des terminus connexes sont entrés en service. Le tarif des traversiers a été révisé et des recommandations ont été établies pour améliorer le rendement du point de vue de la capacité et de la gestion de la demande. En 1994-1995, le Ministère continuera de collaborer avec les provinces et les exploitants de traversiers pour améliorer le réseau de transport par traversiers, alors qu'il établira et mettra en application son plan d'action détaillé.

Tableau 2-6 : Initiatives de recherche et développement pour la période de planification

Applications à long terme de RD (par activité)		Initiatives	
• Aviation • Aéroports • Sécurité (Administration du Ministère) • Marine	• Sécurité des vols • Systèmes environnementaux • Détection des explosifs/armes • Protection de l'environnement • Recherche et sauvetage • Navigation maritime	• Sécurité ferroviaire • Sécurité des véhicules automobiles • Transport des marchandises dangereuses	Initiatives
RD sectorielle		Initiatives	
• Énergie/environnement • Accessibilité des transports	• RD Coopération - transport routier (avec l'ATC* et l'ACTU*) • RD Coopération - transport ferroviaire (avec le RRB*) • RD Coopération - transport maritime • RD Coopération - transport aérien (avec l'IASC*) • Développement régional	• Consommation efficace/émissions • Transport pétrole/gaz/charbon - émissions • Protection de l'environnement • Accès des véhicules/systèmes • Communications/orientation/aidés techniques • Technologie des infrastructures • Technologie des autocars • Véhicules évolués/routes • Technologie des transports urbains • Évaluations technologiques (c-a-d. sécurité, environnement) • Évaluations technologiques (c-a-d. manœuvrabilité des navires) • Évaluations technologiques (c-a-d. liquides de dégivrage) • Entente de développement économique et régional Canada-Québec (EDÉR)	Initiatives
RD exploratoire (technologie)		Initiatives	
• Intelligence artificielle • Micro-électronique • Nouveaux matériaux • Facteurs humains • Biotechnologie	• Reconnaissance vocale • Systèmes à base de connaissances/experts • Circuits intégrés monolithiques • Localisation/navigation/communication par satellite • Applications aux transports • Interface ergonomique/fatigue/opérateur • Dégénération des déchets/durabilité	• Reconnaissance vocale • Systèmes à base de connaissances/experts • Circuits intégrés monolithiques • Localisation/navigation/communication par satellite • Applications aux transports • Interface ergonomique/fatigue/opérateur • Dégénération des déchets/durabilité	Initiatives

ATC : Association des transports du Canada
ACTU : Association canadienne du transport urbain
RAB : Conseil consultatif de recherche sur les chemins de fer
IASC : Institut aéronautique et spatial du Canada

La priorité absolue du Programme de recherche et développement est le soutien des activités ministérielles (applications à long terme de la recherche et développement) et les objectifs stratégiques (recherche et développement sectoriel). Il faut également tenir compte des activités qui ont trait à la surveillance et à l'évaluation des technologies (recherche et développement exploratoire) et au transfert des technologies lorsque les moyens et les limites de calendrier le permettent. Les initiatives ou les « gammes de produits » des activités et des projets de recherche et développement pour la période de planification sont illustrées au tableau 2-6.

Le CDT élabore un système électronique pour prévisions météorologiques pour l'aviation, STRATUS, qui doit améliorer l'exactitude des prévisions météorologiques utiles aux aéroports et réduire la charge de travail des météorologues aéronautiques. Le projet a été reconnu récemment pour les efforts de collaboration de l'industrie et du gouvernement par un prix d'excellence en gestion et utilisation de la technologie d'information.

STRATUS

Le réseau de communication visuelle (RCV) a été mis au point afin d'améliorer l'accessibilité du métro pour les personnes atteintes d'une déficience auditive ou visuelle. Il comprend des panneaux à diodes électroluminescentes et un système perfectionné de sonorisation qui fournissent des renseignements visuels et sonores sur les situations d'urgence, les arrêts du métro, les correspondances avec les autobus, les conditions météorologiques et des événements spéciaux et qui continuent à fonctionner lorsqu'il y a des pannes de courant.

Réseau de communication visuelle

Le CDT participe à une démonstration importante de technologie HELLP à deux postes d'inspection routiers en Colombie-Britannique. Le projet consiste à former un système en intégrant la technologie HELLP grâce à laquelle il est possible de déterminer automatiquement les caractéristiques des véhicules avec les technologies de classification, de pesage en marche des véhicules et de communication afin de permettre aux camions se conformant aux règlements d'éviter les postes de pesage et de réduire ainsi la consommation de carburant, l'usure du véhicule et la pollution par les gaz d'échappement.

Plaque d'immatriculation électronique pour poids lourds (HELLP)

Logiciels pour l'analyse des performances (PASS)

Un système de logiciels d'analyse du rendement a été élaboré en tant que technique d'entretien préventif des machines de navires. Il pourrait devenir un grand outil diagnostique pour la Garde côtière canadienne et la navigation commerciale, permettant de réduire les coûts de fonctionnement et d'accroître la fiabilité de l'équipement.

Autocar accessible de 14 mètres

Un projet de développement à long terme a permis de concevoir le premier autocar au monde aux personnes âgées et aux personnes handicapées et leur offre les commodités d'un autocar de luxe. Comme il a presque deux mètres de plus que les autocars ordinaires, il peut être doté d'un élévateur pour fauteuil roulant et de toilettes accessibles et être tout de même exploité de façon économique.

Parmi les principales activités de recherche du CDT en 1993-1994, citons :

l'amélioration des services pour tous les Canadiens, notamment pour ceux qui sont atteints d'invalidité (notamment l'accessibilité des transports aux personnes âgées et handicapées).

la protection du milieu physique contre l'impact du réseau de transport (notamment le transport des marchandises dangereuses, l'entretien/nettoyage des déversements d'hydrocarbures et les émissions des véhicules automobiles); et

l'efficacité des activités ministérielles et du réseau de transport (notamment les systèmes de la navigation aérienne, les facteurs humains et l'efficacité énergétique);

la satisfaction des besoins du secteur des transports au moindre coût;

la sécurité et la sûreté du réseau de transport (notamment la sécurité des vols, la sécurité des véhicules automobiles, la sécurité maritime, la sécurité ferroviaire et la sûreté de l'aviation civile);

sont :

Les objectifs stratégiques actuellement visés par le Programme central de recherche et développement politiques fédérales et ministérielles connexes comme l'indique le document Orientation du Ministère 1993.

L'orientation du Programme central de recherche et développement est issue des priorités et des programmes de recherche et développement pour qu'il profite aux systèmes de transport de tout le pays.

de recherche et développement ainsi que le transfert et le déploiement fructueux des résultats de son programme de prés avec le secteur des transports pour assurer l'utilisation la plus efficace des ressources collaboratives, de planification jusqu'à la démonstration et à la mise en place. Le CDT rend compte des projets qui concernent tous les moyens de transport et de toutes les étapes du cycle d'ergonomistes, de planificateurs et d'économistes du CDT est chargé de formuler, d'administrer et de rechercher et de développement. Structuré en cinq divisions de recherche, l'effectif d'ingénieurs, de chercheurs Canada comptant tout un réservoir d'experts en technologie et de gestionnaires de projets Transports Canada (CDT), qui a son siège à Montréal, est le centre de

L'expertise en modélisation et en établissement de prévisions a été utile pour l'étude de faisabilité du Québec, de l'Ontario et de Transports Canada sur les trains à grande vitesse dans le couloir Windsor-Québec. Des prévisions sur le transport maritime de marchandises ont été établies, comme tous jours, pour l'établissement de politiques ainsi que pour les décisions opérationnelles et la planification des installations de la Garde côtière canadienne. Des prévisions à court et à long terme sur le transport aérien ont également été établies, par exemple, pour la prévision des recettes du Ministère, la planification des aéroports et de l'espace aérien, l'analyse de la charge de travail des services de la circulation aérienne et le recrutement de contrôleurs de la circulation aérienne. Les prévisions sur le trafic aérien ont servi de fondement aux évaluations environnementales qui étaient essentielles pour les grands travaux d'agrandissement des aéroports internationaux Lester-B.-Pearson et de Vancouver.

En outre, des analyses quantitatives permettent de régler les questions actuelles et d'orientation stratégique et d'évaluer les solutions de rechange à court et à long terme en matière de politiques sur le réseau de transport.

Recherche et développement

Le tableau 2-5 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-5 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu	1993-1994	Réel	1992-1993	1991-1992	Réel	1990-1991
Dépenses de fonctionnement		13 792	14 122	13 568	14 877	17 974	46	48	48	48

Nota : Les subventions et les contributions qui figuraient à la sous-activité Recherche et développement sont maintenant indiquées à la sous-activité Politiques des transports et aide financière.

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de répondre aux besoins d'innovations techniques du Ministère et du secteur des transports. Les objectifs stratégiques de la sous-activité sont d'augmenter la sûreté et la sécurité du transport, d'améliorer l'efficacité des activités de Transports Canada, d'augmenter la productivité et la compétitivité du secteur des transports au Canada, et de rendre équitables et accessibles les services de transport. Les activités de recherche et de développement comprennent également le programme de recherche et de développement pour l'intégration des personnes handicapées et des projets conjoints à coûts partagés bénéficiant de l'appui financier d'autres activités, de l'industrie ou des provinces.

Les projets sont confiés à diverses organisations, la plupart du secteur privé, et portent sur tous les modes, réseaux et technologies de transport. Les activités de recherche et de développement essentiellement visent à découvrir des innovations techniques qui permettront au Ministère de relever les défis de l'avenir, y compris les aspects opérationnels, d'orientation et de réglementation.

Le tableau 2-4 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières pour cette

Tableau 2-4 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
4 627	4 700	6 113	6 952	7 659
Dépenses de fonctionnement				
43	43	51	51	53
Équivalents temps plein				

La sous-activité Politiques et analyses stratégiques doit fournir les statistiques, les prévisions, les analyses et les recherches économiques essentielles au Ministère pour prendre des décisions avisées en matière de politiques, de planification et de ressources. Les fonctions exercées comprennent :

- l'acquisition de données et la tenue à jour de bases de données pour tous les modes de transport;
- la fourniture de prévisions sur le trafic devant permettre à Transports Canada de prendre des décisions en matière de politiques, d'activités et de budget;
- la conduite d'analyses économiques des questions de transport actuelles et naissantes;
- l'appui à l'établissement de politiques au moyen d'analyses économiques et de conseils fournis en temps opportun sur les questions opérationnelles et d'orientation stratégique;

Le personnel de la sous-activité exécute la plupart des fonctions. L'expertise est assurée dans l'analyse des données, l'établissement de prévisions sur la demande de transport, la modélisation informatique et l'analyse économique. Le Ministère collabore étroitement avec Statistique Canada et l'Office national des transports pour recueillir des données afin d'améliorer les bases de données sur les transports, d'éviter les efforts en double et de réduire au minimum le nombre de rapports que doit établir l'industrie.

Les extraits de cette sous-activité comprennent les données utilisées pour la prise de décisions sur les politiques et la planification. Une initiative d'importance a contribué en 1993 à l'élaboration d'une stratégie intégrée de transport terrestre de marchandises. Des données et des analyses quantitatives avaient pour objet de permettre la prise de décisions clés à l'égard de divers éléments de la stratégie. Cette dernière envisage globalement le règlement des questions de transport routier, ferroviaire et intermodal de marchandises dans tout le pays et au-delà de nos frontières, à destination des marchés d'exportation. L'incidence des taxes sur le transport, surtout ferroviaire, a particulièrement été étudiée en réponse aux questions soulevées par les intéressés.

•	Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. : diminution attribuable à une dépense inférieure au chapitre des services d'entretien et de fonctionnement normal du pont, telles que le déneigement et l'épandage de sel.	(1,1)
---	---	-------

Équivalents temps plein

•	diminution due aux programmes de restrictions budgétaires.	(7 ÉTP)
---	--	---------

Données sur le rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats de programme suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'Activité. On trouve sous les rubriques des sous-activités suivantes des mesures qui évaluent le degré de réussite. Les résultats prévus de l'application des ressources de l'Activité Politiques et coordination comprennent :

- l'élaboration opportune des plans généraux, de la politique et de la législation;

- l'aide financière opportune qui permet d'apporter des améliorations de productivité dans le secteur du transport;

- l'examen opportun des plans d'entreprise des sociétés d'État et recommandations;

- le financement bien contrôlé et géré des services de transport de voyageurs par chemin de fer, de transport de grain, de transport côtier et par traversier, des systèmes de développement économique, de la sécurité routière et de l'efficacité du trafic et sélection d'autres intérêts liés au transport; et

- l'innovation technologique à l'appui des activités d'orientation et de réglementation de Transports Canada ainsi que de l'ensemble du secteur des transports.

Les principales variables qui touchent les ressources attribuées à l'Activité, les résultats attendus ou les deux comprennent :

- le paiement à temps des subventions et contributions qui dépendent de l'observation par le bénéficiaire des conditions prescrites;

- les directives des Ministres; et

- l'exposé économique de décembre 1992 qui assujettit la plupart des programmes de subventions et contributions à une réduction de 10 % pour 1993-1994 et 1994-1995 (les programmes visant les personnes handicapées étant exclus) et le budget d'avril 1993 qui prévoit d'autres réductions pour 1995-1996.

Dépenses de fonctionnement :

- diminution due aux programmes de restrictions budgétaires. (4,4)

Dépenses en capital :

- diminution attribuable aux dépenses réduites pour les travaux de construction de traversiers du détroit de Northumberland en raison du report du projet. (1,4)

Subventions et contributions :

- augmentations des contributions suivantes : EDÉR de Terre-Neuve (3,8 millions de dollars) résultant de l'accélération de la construction; EDÉR du Québec (7,7 millions de dollars) par suite de l'accélération du projet de la Route du Nord; Accord avec Terre-Neuve sur la route transcanadienne (4 millions de dollars) à cause de l'accélération de la construction; train à grande vitesse (2 millions de dollars) en raison de l'étude sur la possibilité d'un couloir ferroviaire entre Québec et Windsor; Institut canadien de recherche sur le camionnage (1,1 million de dollars) pour la création et l'exploitation de l'institut, et coopérative canadienne des propriétaires et opérateurs indépendants de camions (1,4 million de dollars) pour l'élaboration d'un programme de deux ans visant à créer une coopérative d'acheteurs; compensées par des diminutions dans le Programme d'amélioration des routes de Nouvelle-Écosse (3,7 millions de dollars) dues au fait qu'il a fallu attendre la fin de l'évaluation environnementale avant d'octroyer des marchés et diverses autres diminutions (0,9 million de dollars).

Sociétés d'État

- **Marine Atlantique S.C.C.** : diminution attribuable aux économies réalisées dans les activités et aux retards intervenus dans la reprise des services de cabotage au Labrador à cause des glaces. (9,2)
- **VIA Rail Canada Inc.** : augmentation due aux coûts des services dans les régions éloignées, en partie compensée par des réductions dans les coûts. 4,4
- **Société canadienne des ports** : augmentation découlant d'un retard intervenu précédemment dans la construction du quai ferroviaire qui faisait partie de l'infrastructure du port Alouette. 10,1
- **Administration de la voie maritime du Saint-Laurent** : augmentation résultant de la part des coûts de Transports Canada liée à la réhabilitation du pont de Valleyfield. 8,4

- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent : retard intervenu dans le règlement, avec Hydro Québec, des demandes présentées à l'égard des coûts de construction du pont de Valleyfield.

(2.0)

Équivalents temps plein :

- augmentation due à l'inclusion d'étudiants en tant qu'équivalents temps plein.

12 ETP

Tableau 2-2 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1994-1995

(en milliers de dollars)				
Dépenses				
Besoins en ressources	Subventions et contributions	Sociétés d'état	Capital	Fonctionnement
4 627	-	-	-	4 627
13 792	-	-	-	13 792
770 011	498 568	-	2 638	8 579
15 469	-	-	142	15 327
803 899	498 568	260 226	2 780	42 325

Examen des résultats financiers

Tableau 2-3 : Résultats financiers de 1992-1993

(en milliers de dollars)				
1992-1993				
Réel	Budget des dépenses	Différence		
\$	ETP	\$	ETP	\$
Budgetaire				
6 113	51	7 851	55	(1 738)
13 568	47	14 517	48	(949)
789 489	88	763 129	87	26 360
13 834	126	15 317	132	(1 483)
823 004	312	800 814	322	22 190
Non budgétaire				
20 000		20 000		-
Fonds de prêts interportuaire de la Société canadienne des ports				
843 004		820 814		22 190
Recettes portées au FRC				
63 110		125 747		(62 637)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 22,2 millions de dollars ou de 2,7 % supérieurs à ceux prévus dans le Budget des dépenses de 1992-1993. En voici les causes principales :

Équivalents temps plein :

- augmentation nécessaire pour financer les activités aux termes des EDER au Ministère (26 ETP), compensée par une baisse prévue à l'égard des étudiants (11 ETP).

15 ETP

Explication des prévisions pour 1993-1994 : Les prévisions pour 1993-1994 sont inférieures de 12,8 millions de dollars, ou de 1,5 %, au Budget des dépenses de 849,3 millions de dollars de 1993-1994. Cet écart est attribuable aux points principaux suivants :

En millions de dollars.

Dépenses de fonctionnement :

- diminution attribuable à la mise en oeuvre des programmes de restrictions budgétaires. (2,2)

Dépenses en capital :

- augmentation due à l'accélération du projet visant les traversiers et les installations des terminus du détroit de Northumberland. 2,1

Subventions et contributions :

- diminutions dans la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'intercolonial et de l'I.-P.-É. (1,3 million de dollars) en raison du financement par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, les services de traversiers et de cabotage (5,9 millions de dollars) suite à la décision de reporter le projet de traversiers Lucy Maude Montgomery, l'EDER du Québec (8,6 millions de dollars) grâce à l'accélération du projet de la Route du Nord en 1992-1993 et les initiatives stratégiques d'investissement en capital (24 millions de dollars) parce que certaines ententes provinciales ont été signées en retard, contrebalancées par des augmentations pour location de wagons-trémiés (1,5 million de dollars), la réduction indiquée dans l'exposé économique de décembre 1992 ayant été réinstituée, la route transcanadienne à T.-N. (5 millions de dollars), les routes régionales de T.-N. (2 millions de dollars), le programme d'amélioration des routes de Nouvelle-Écosse (2,9 millions de dollars) en raison de l'accélération de la construction, et le boulevard Henri-Bourassa (1 million de dollars) à cause de l'accélération du projet et diverses autres augmentations (1,7 million de dollars).

Sociétés d'État :

- **Marine Atlantique S.C.C.** : montant viré à l'intention de l'Administration de pilotage des Laurentides. (1,5)
- **VIA Rail Canada Inc.** : augmentation pour la prestation de services dans les régions éloignées. 16,3
- **Société canadienne des ports** : augmentation dans les exigences en matière d'entretien des installations à la Baie des Ha! Ha! 0,2

(Politiques et coordination) 2-3

Dépenses de fonctionnement :

- augmentation attribuable aux fonds additionnels affectés au processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. 1,3

Dépenses en capital :

- diminution due à un changement dans les mouvements de trésorerie pour le projet visant les traversiers et les installations des terminus du détroit de Northumberland. (9,7)

Subventions et contributions :

- hausse imputable en grande partie à la subvention accordée aux services de traversiers et de cabotage en raison de l'inflation (0,5 million de dollars), au programme d'amélioration des routes du Nouveau-Brunswick (4,2 millions de dollars) et aux initiatives stratégiques d'investissement en capital (17,5 millions de dollars) par suite de changements dans les mouvements de trésorerie et au saut-de-mouton au boulevard Henri-Bourassa à cause du démarrage du programme (5 millions de dollars); compensée par des réductions attribuables à l'Accord de développement coopératif de l'Île-du-Prince-Édouard puisque le programme a pris fin (3,8 millions de dollars), aux routes régionales de Terre-Neuve (2 millions de dollars) et à la route transcanadienne à Terre-Neuve (5 millions de dollars) grâce à l'accélération de la construction, au programme d'amélioration des routes de Nouvelle-Écosse par suite des changements dans les mouvements de trésorerie (7,9 millions de dollars), au pont Victoria (1 million de dollars) et aux célébrations du 50^e anniversaire de l'OACI (0,7 million de dollars) en raison de changements dans les mouvements de trésorerie et diverses diminutions (1,6 million de dollars). 5,3

Sociétés d'État :

- VIA Rail Canada Inc. : baisse attribuable aux réductions permanentes dans les niveaux de financement, exigées par le gouvernement. (28,7)
- Société canadienne des ports : augmentation résultant du financement du réaménagement des installations à la Baie des Ha! Ha! 0,1
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent : augmentation due au financement du projet visant le pont de Valleyfield en 1994-1995. 2,0
- Ponts Jacques-Cartier et Champlain : hausse découlant des exigences permanentes du programme d'entretien. 0,2
- Marine Atlantique S.C.C. : diminution attribuable à l'efficacité accrue exigeant un financement moins élevé. (3,1)

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1994-1995 sont inférieurs de 32,6 millions de dollars, ou de 3,9%, au montant prévu pour 1993-1994. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

Recettes portées au FRC					
45 000		45 000		-	
803 899		338		836 468	
15 469		154		13 754	
770 011		93		803 892	
13 792		48		14 122	
4 627		43		4 700	
Politiques et analyses stratégiques		43		43	
Recherche et développement		48		48	
Politiques des transports et aide financière		93		93	
Direction et coordination		154		139	
-		-		1 715	
-		-		(33 881)	
-		-		(73)	
-		-		(330)	
-		-		(32 569)	
15		323		323	

Tableau 2-1 : Besoins nets en ressources de l'Activité

Cette Activité représente environ 39,8 % du total des dépenses nettes de 1994-1995 du Ministère et 1,7 % du total des ressources.

Sommaires des ressources

On dénombre quatre sous-activités : Politiques et analyses stratégiques, Recherche et développement, Politique des transports et aide financière et enfin Direction et coordination. Les bureaux régionaux sont situés à St. John's, Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver.

L'Activité Politiques et coordination est chargée des fonctions suivantes : élaborer et coordonner la politique sur les transports, ce qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface. Les sociétés d'État bénéficient d'une aide financière et d'une analyse de leur politique. Cette Activité procède aussi à des paiements de transfert pour le financement de diverses initiatives de transport comme les ententes de développement économique et régional (EDÉR), les programmes de construction routière et les entreprises de traversier privées et provinciales.

Description

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et fournir les données, les prévisions, les recherches et les services connexes à la direction. Fournir des services de secrétariat au Ministère et au Sous-ministre.

Objectif

A. Politiques et coordination

Section II Analyse par activité

(118,1)

3,5

198,5

19,6

(766 ÉTP)

• **Dépenses en capital** : baisse attribuable essentiellement à la cession de certains aéroports (voir page 2-61) et aux programmes de réduction des dépenses du Ministère.

• **Subventions et contributions** : hausse pour l'Activité Politiques et coordination attribuable essentiellement aux contributions aux routes (voir page 2-5), en partie neutralisée par une baisse des recettes de l'Activité Aéroports à la suite de retards dans la contribution du Nouveau-Québec (voir page 2-61).

• **Recettes nettes en vertu d'un crédit** : baisse attribuable essentiellement à la cession de certains aéroports (voir page 2-62), et pour l'Activité Aviation à une diminution des recettes provenant de la taxe sur le transport aérien à la suite d'une reprise de l'activité économique plus lente que prévu (voir page 2-44).

• **Sociétés d'État** : hausse pour l'Activité Politiques et coordination liée essentiellement à la Société canadienne des ports pour le projet Alouette, à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le pont de Valleyfield et à la desserte des régions éloignées par VIA Rail, neutralisée par une diminution pour l'activité de Marine Atlantic et des ponts Jacques Cartier et Champlain en raison des économies réalisées (voir page 2-5) et une hausse pour la Garde côtière canadienne liée aux activités de la Compagnie de navigation Canarcic Limitée et des Administrations de pilotage (voir page 2-22).

• baisse attribuable essentiellement à la cession de certains aéroports (voir page 2-62), aux programmes de restrictions ministérielles et au report de certaines mesures de dotation.

Équivalents temps plein

En millions
de dollars

12,6

Recettes nettes en vertu d'un crédit : baisse attribuable principalement à la diminution de la taxe sur le transport aérien de l'Activité Aviation à la suite d'une reprise de l'activité économique plus lente que prévu (voir page 2-43).

19,2

Sociétés d'Etat : hausse principalement dans l'Activité Politiques et coordination attribuable à la desserte des régions éloignées par VIA Rail (voir page 2-3) et dans la Garde côtière canadienne attribuable aux déficits d'exploitation des Administrations du pilotage (voir page 2-20).

Equivalents temps plein

diminution dans tout le Ministère se rapportant principalement aux mesures de restrictions.

(30 ETP)

4. Résultats financiers en 1992-1993

Tableau 1-6 : Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)

Budgétaire	Réel	Budget des dépenses 1992-1993	Différence	Détails en page
Politiques et coordination	823 004	800 814	22 190	2-4
Garde côtière canadienne	605 369	645 842	(40 473)	2-21
Aviation	290 097	290 646	(549)	2-44
Aéroports	76 335	43 460	32 875	2-61
Surtaxe	44 306	50 409	(6 103)	2-67
Administration du Ministère	161 416	147 392	14 024	2-84
Total du Programme	2 020 527	1 978 563	21 964	
Non budgétaire	20 000	20 000	-	
Politiques et coordination	19 124	20 355	(1 231)	
Ressources humaines * (ETP)				

* Voir renseignements supplémentaires sur les ressources humaines au tableau 3-2 page 3-2.

Explication de la différence : Le niveau des dépenses budgétaires autorisé en 1992-1993 a été porté à 2 041,325 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaire. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-7 de ce document au tableau intitulé "Emploi des autorisations de 1992-1993 - Volume II des Comptes publics". L'écart entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses initial est attribuable aux grands facteurs suivants :

En millions
de dollars

Budgétaire

Dépenses brutes de fonctionnement : baisse attribuable principalement à la cession de certains aéroports (voir page 2-61), aux programmes de réduction des dépenses et à la nouvelle législation sur les pensions.

(81,5)

1-29 (Aperçu du Programme)

En millions
de dollars

• **Recettes nettes en vertu d'un crédit** : augmentation pour l'Activité Aviation due à une hausse de la taxe sur le transport aérien (voir page 2-42), neutralisée par des diminutions pour l'Activité Aéroports se rapportant à la vente de biens mobiliers à des Administrations aéroportuaires locales (voir page 2-58) et pour l'Activité Garde côtière canadienne ayant trait à la vente du NGCC *John Cabot* (voir page 2-19).

• **Sociétés d'Etat** : réduction principalement pour l'Activité Politiques et coordination à l'égard de réductions pour VIA Rail (voir page 2-2) et pour l'Activité Garde côtière canadienne quant à la Compagnie de navigation Canarcic Limitée et aux Administrations de pilotage (page 2-19).

• augmentation principalement pour l'Activité Garde côtière canadienne relativement aux services d'intervention en cas de déversement en mer (voir page 2-19), pour l'activité Aviation en ce qui touche le recrutement d'inspecteurs supplémentaires en réponse aux recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un aéronef d'Air Ontario à Dryden (page 2-42) et pour l'ensemble du Ministère à l'égard des étudiants.

3. Explication des prévisions de 1993-1994

Explication des prévisions de 1993-1994 : Les prévisions de 1993-1994 sont de 52,7 millions de dollars ou de 2,5 % supérieures au montant prévu dans le Budget des dépenses de 1993-1994 de 2 106,9 millions de dollars. En voici les raisons :

Budgétaire

• **Dépenses brutes de fonctionnement** : hausse pour l'Activité Aéroports attribuable à la répartition des sommes économisées à la suite de la cession de certains aéroports et de la répartition de fonds pour épouger les déficits en matière de recettes (voir page 2-59), en partie neutralisée par les mesures de réduction des dépenses du Ministère.

• **Dépenses en capital** : hausse attribuable essentiellement à la décision arbitrale relativement à la modernisation du navire *NGCC Louis St-Laurent* (voir page 2-19), en partie neutralisée par une diminution des recettes, notamment pour l'Activité Aviation en raison des retards intervenus pour certains grands projets d'immobilisations.

• **Subventions et contributions** : baisse, principalement pour l'Activité Politiques et coordination, attribuable essentiellement aux délais dans la signature des ententes provinciales en vertu des initiatives stratégiques d'investissement en capital, au report du projet relatif au traversier *Lucy Maude Montgomery* et à l'accélération du projet de la Route du Nord de 1992-1993 en vertu de l'Entente de développement économique et régional (EDER) du Québec (voir page 2-3), en partie neutralisée par une hausse pour l'Activité Aéroports attribuable à la signature de l'entente du Nouveau-Québec (voir page 2-59).

1

(e)

(e)

(e)

(e)

Re
To
Ac
Su
Ae
Av
Ga
Po

- 1.
- 2.

2.

2.

ES

ns

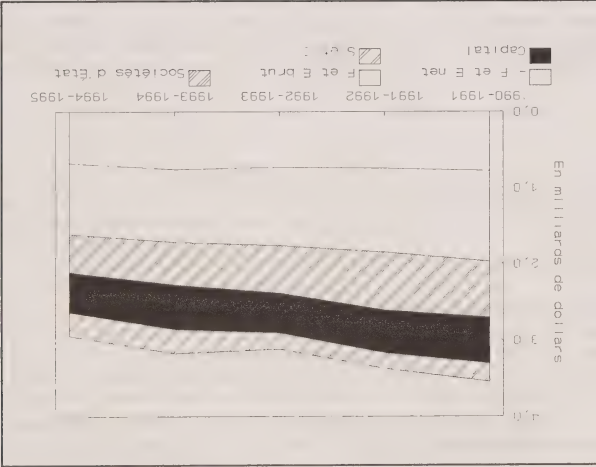
B

C. Sommaires des besoins financiers

1. Aperçu financier

Le tableau 1-4 fournit un aperçu sous forme graphique de la tendance des dépenses du Ministère sur cinq ans. Toutes les données ont été converties en dollars constants de 1994-1995.

Tableau 1-4 : Rendement par catégorie de dépenses (Dollars constants de 1994-1995)



Le tableau 1-4 illustre la réduction dans les dépenses nettes du Ministère au cours des dernières années. Au chapitre de la diminution des dépenses d'exploitation nettes au fil des années, il est important de noter la diminution du montant financé à partir des revenus. La persistance de la récession associée à la diminution des revenus fait en sorte que Transports Canada doit maintenant faire face à un important déficit de recettes. En outre, les réductions des dépenses imposées à l'échelle de tout le gouvernement ont obligé le Ministère à éliminer des services non essentiels et à réexaminer ses méthodes de travail. On étudie actuellement la possibilité de sabrer encore dans les coûts et de lancer de nouveaux projets générateurs de recettes, cependant ces mesures ne pourront être prises avant un certain temps. Les réductions que l'on constate dans les dépenses des sociétés d'Etat sont le reflet de la politique du gouvernement qui incite les sociétés d'Etat à devenir auto-suffisantes. Les subventions et les contributions sont le seul secteur de dépenses qui a connu une hausse au cours des dernières années. Cette hausse résulte des accords conclus avec les provinces relativement aux projets d'infrastructures en vertu du programme sur les initiatives stratégiques d'investissement en capital.

Diverses études préliminaires sont en cours, elles porteront notamment sur la sécurité des navires, le transport des marchandises dangereuses et les communications internes.

On vient de terminer la première étape de l'évaluation du programme d'immobilisations du Ministère. Les futurs travaux de recherche porteront sur le traitement des demandes en immobilisations en périodes de restrictions financières.

On procède actuellement à une évaluation du code national de sécurité s'appliquant aux camions et véhicules commerciaux de même qu'à une évaluation de la sécurité ferroviaire.

4. Efficacité du Programme

Transports Canada mesure l'efficacité de ses programmes et de ses activités au moyen d'études d'évaluation. Les décisions relatives aux questions à évaluer tiennent compte des priorités stratégiques du Ministère, des préoccupations de la haute direction, des besoins des organismes centraux, des rapports du Vérificateur général, et des résultats des vérifications et évaluations internes précédentes.

1. Résultats des évaluations

Recherche et sauvetage maritime (R et S)

L'évaluation a révélé que les avantages du programme sont supérieurs aux coûts dans le cas de la plupart des embarcations de R et S. On a également déterminé que les clients étaient très satisfaits des services de la Garde côtière canadienne. Les recommandations prévoient des améliorations à un programme déjà considéré très efficace. Ces recommandations portaient sur le recouvrement des coûts, les opérations, les bénévoles, la promotion de la sécurité et les systèmes d'information sur les incidents de R et S.

Sécurité du transport aérien

Les données disponibles à l'heure actuelle nous indiquent que le dossier de sécurité du Canada est excellent et que les risques sont peu élevés. Cependant, il serait possible d'apporter des améliorations aux méthodes utilisées pour déterminer les mesures de sécurité qui conviendraient dans diverses situations.

Amélioration des passages à niveau

L'évaluation a conclu qu'il faut maintenir le programme d'amélioration des passages à niveau. Le programme favorise la prévention des accidents et contribue à épargner des vies. Il s'agit d'un programme efficient, même si certaines améliorations apportées aux passages à niveau sont moins coûteuses que d'autres.

Perception de la sécurité des transports par le public

Les études du groupe de discussion ont permis au Ministère de mieux comprendre la perception que se fait le public de la sécurité des transports. Les participants ont indiqué qu'ils avaient confiance dans les activités de sécurité du gouvernement et de façon globale dans la sécurité des transports au Canada. La sécurité routière est considérée comme une priorité. Le public s'intéresse également à la sécurité des transporteurs aériens étrangers. Le rapport recommande que le Ministère effectue régulièrement des sondages de l'opinion publique. Les résultats aideraient à améliorer la gestion des risques, à sensibiliser le public et à évaluer les résultats des programmes.

Examen de la réglementation du Ministère

À la suite de la présentation du budget de février 1992, Transports Canada a entrepris une revue de ses règlements dans le domaine de l'aviation, de la marine et de la surtace et à réitérer leur bien-fondé au public. Le Ministère a déterminé que dans l'ensemble, son régime de réglementation a des répercussions positives sur la sécurité du public et sur l'environnement sans pour autant imposer de contraintes importantes à la concurrence. L'examen a permis de déterminer un certain nombre d'améliorations utiles qu'on pourrait apporter aux règlements, aux politiques, aux mécanismes et qui permettraient d'établir un régime de réglementation plus souple, plus efficient et plus facile à comprendre.

Mise en commun des véhicules automobiles : L'équipe du projet de mise en commun des véhicules automobiles a passé en revue les pratiques actuelles de gestion du parc des véhicules pour déterminer quelle serait la méthode la plus efficiente et la plus efficace pour gérer le parc des véhicules du Ministère. À la suite de cette revue, le Ministère étendra la commercialisation des services de gestion du parc à tout le parc d'automobiles et de camionnettes d'ici le 31 mars 1994. On mettra donc en oeuvre un concept de gestion des transports dans tous les bureaux régionaux durant l'année financière 1994-1995. En vertu de ce concept, tous les véhicules qui ne servent pas à des fins de sécurité ou à la sécurité des opérations sur une base de 24 heures seront éliminés.

Plan universel d'évaluation des emplois : La conversion qui devait se réaliser dans le dernier semestre de 1994 ou au début de 1995 a été reportée d'un an et ne débuttera pas avant avril 1995. Ce délai est dû principalement à la restructuration des ministères du gouvernement.

Récouvrement des coûts : Des initiatives visant à augmenter les recettes sont en cours. L'augmentation des frais et des redevances contribuera à réduire la charge que supporte le contribuable en transférant une plus grande portion des coûts de l'infrastructure du transport aux utilisateurs qui bénéficieraient plus directement des installations et des services offerts.

et assumer les coûts de toute mesure corrective. Transports Canada veillera à la surveillance et à l'analyse des eaux de ruissellement, ce qui représentera des coûts annuels d'environ 400 000 dollars. Transports Canada exigera également une licence pour effectuer les opérations de déglivage et d'antigivrage à l'aide de glycol à tous les aéroports, licences qui seront fondées sur les prescriptions d'un plan de mesures d'atténuation approuvé par le directeur d'aéroport.

Réservoirs d'entreposage souterrains et de surface : À certains aéroports, on a découvert que des réservoirs et nettoyer le sol ou les nappes phréatiques contaminées par les fuites. Le coût estimé du remplacement et de la réparation des réservoirs de stockage sera d'environ 0,9 million de dollars par année pendant les quatre prochaines années. En outre, le coût estimé du nettoyage associé aux réservoirs défectueux est de deux millions de dollars en 1994-1995.

Surface

Centre d'essais pour véhicules automobiles : Le 14 juin 1993, le gouvernement a annoncé qu'il avait l'intention de procéder à la privatisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles et d'attribuer des contrats pour la réalisation des essais relatifs aux véhicules automobiles. Les services d'un conseiller financier ont été retenus pour établir un dossier d'appel d'offres et déterminer si certains groupes seraient intéressés au Centre d'essais.

Loi sur la sécurité automobile : La nouvelle *Loi sur la sécurité automobile* (Projet de loi S-8) a reçu la sanction royale le 6 mai 1993. La loi devrait être proclamée durant l'été 1994. Les nouvelles versions du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, du Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile et des règlements touchant les dispositifs de retenue des enfants et des personnes handicapées seront déjà prêtes au moment de la proclamation ou peu de temps après. De nouvelles normes sur la sécurité et les émissions seront fondées sur la nouvelle législation. La Loi comporte des dispositions particulières relatives aux véhicules importés en vertu de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, dispositions dont tiendra compte la nouvelle version des règlements précités. Les normes relatives aux émissions des véhicules qui seront fabriqués à compter de 1996 comporteront des dispositions relatives à la mise en œuvre progressive de la Loi aux points relatifs aux émissions et à la certification par des gouvernements étrangers. Grâce aux documents de normes techniques décrits dans la Loi, il sera possible d'adopter de nouvelles normes au Canada aussitôt qu'elles auront été adoptées dans un autre pays. Ces changements permettront au Canada d'établir les normes nationales les plus sévères au monde en matière d'émissions et de sécurité automobile.

Importation de véhicules automobiles d'occasion des États-Unis : L'étude de faisabilité relative à la législation et aux possibilités de certification en ce qui concerne la conversion des véhicules des États-Unis pour les rendre conformes à toutes les normes canadiennes applicables, vient d'être terminée. On a décidé de recourir désormais aux services d'un registraire national du secteur privé en vertu d'un contrat avec Transports Canada et à un réseau d'agents de certification autorisés qui relèveront du registraire. Des frais seront imposés pour les inspections et la certification. Des règlements sont actuellement en voie de rédaction et des soumissions sont en cours pour choisir le registraire national.

sont entrées en ligne de compte dans les changements apportés au libellé de la politique avant l'entrée en vigueur de celle-ci, le 1^{er} juillet 1993. Un élément important de la nouvelle politique permet au Ministère de prolonger le bail de localités de biens d'usage connexes à l'aviation si la durée d'exploitation économique d'un immeuble n'est pas terminée et quand l'usage est conforme aux objectifs du programme et à la planification aéroportuaire. La disposition vise à encourager les localités à entretenir l'immeuble selon des normes de qualité élevée et à prolonger ainsi la durée d'exploitation économique de l'immeuble, ce qui dispenserait l'Activité Aéroport du fardeau financier et des responsabilités qui lui incomberaient à l'expiration du bail si l'immeuble n'était pas entretenu convenablement. Cette disposition, qui favorise l'expansion, réduit l'incertitude et récompense l'investissement et le réinvestissement dans la qualité élevée, devrait également aider à attirer et à retenir les localités. Cette initiative est terminée.

Aliénation des terres excédentaires : Cette initiative est reportée de 12 à 18 mois en attendant l'achèvement de l'étude sur les aéroports dans le sud-ontarien. En outre, une étude approfondie des autres possibilités d'utilisation de ces terrains sera effectuée et les préoccupations formulées par la province et les municipalités seront examinées.

Projet de destruction des BPC : Une installation temporaire de destruction des BPC sera mise en place dans la région de l'Atlantique avec une participation financière d'Environnement Canada. Elle sera utilisée durant neuf mois environ, ce qui fournira à Transports Canada une occasion, plutôt rare, de détruire des BPC dans cette région. Le transport et la destruction des matières contaminées coûte 700 000 \$ environ, selon des estimations. On s'attend qu'une installation de ce genre soit mise en place à London (Ontario) en 1994-1995, pour la destruction des matières contaminées (par les BPC) stockées en Ontario. On estime que le transport et la destruction de 200 barils de matières contaminées coûtent 700 000 \$. Le coût exact de ces projets ne sera pas connu tant que la technique de destruction n'aura pas été choisie, c'est-à-dire pas d'ici la fin de 1994. Il sera nécessaire de continuer d'entretenir, en vertu des règlements d'Environnement Canada, les 47 dépôts de BPC répartis à travers le pays. Le coût de cette tâche est estimé à 250 000 \$.

Projet d'aménagement d'une piste à Vancouver (mise en oeuvre des engagements financiers en matière d'évaluation environnementale) : Pour donner suite au rapport de la Commission d'évaluation environnementale qui a étudié la proposition de Transports Canada de construire une troisième piste à l'aéroport international de Vancouver, le gouvernement s'est engagé à négocier une indemnisation avec la bande indienne de Musqueam pour l'utilisation de Sea Island en raison de la construction et de l'exploitation de la nouvelle piste, et pour compenser la perte d'habitats fauniques. Une entente est intervenue entre les deux parties en 1992-1993 et une somme de cinq millions de dollars a donc été versée à la bande Musqueam. En outre, une somme d'environ trois millions de dollars sera transférée à l'administration aéroportuaire locale de Vancouver pour couvrir les coûts d'atténuation des répercussions sur l'environnement, comme l'avait promis le gouvernement avant la cession de l'aéroport. Soulignons que ce montant n'avait pas été inclus dans les arrangements de cession. Les ententes se poursuivront entre Transports Canada et Environnement Canada (Service canadien de la faune) quant au remplacement des habitats fauniques. On s'attend à des dépenses de 6 millions de dollars en 1994-1995 et de 3 millions de dollars en 1995-1996.

Atténuation des répercussions de la pollution par le glycol : Dans l'intérêt de la sécurité aérienne, les compagnies aériennes vaporisent un liquide chauffé à base de glycol sur les surfaces des aéronefs pour les dégivrer avant les décollages par mauvais temps. Ces liquides peuvent représenter un danger potentiel pour la vie aquatique s'ils sont rejetés dans les cours d'eau. Transports Canada et l'environnement Canada ont établi une ligne directrice en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui fixe le niveau admissible de glycol dans les eaux pluviales à 100 milligrammes par litre. Une étude des données existantes sur la qualité de l'eau a révélé que des mesures correctives devront être prises dans sept aéroports exploités par Transports Canada et que dans certains autres emplacements, il faudra effectuer d'autres études sur la qualité de l'eau pour déterminer s'il y a lieu de prendre des mesures correctives. Les compagnies aériennes devront veiller au respect de cette norme

Système de navigation aérienne/Plan de contrôle de la circulation aérienne : Le problème du manque de contrôleurs de la circulation aérienne a été abordé dans un plan de dotation exécuté en 1991-1992. Leur nombre a augmenté à la suite d'engagements importants pris au chapitre du recrutement, de la sélection et de la formation. Ce programme, en 1993-1994, représente un coût de 42,5 millions de dollars, dont 16,4 seront consacrés à l'accroissement de l'effectif des contrôleurs de la circulation aérienne. On s'attend que le personnel soit complet dans les délais, d'ici juin 1994.

Plan de la flotte opérationnelle (Services des aéronefs) : Amorcé en 1989, ce plan se poursuivra pendant une période supplémentaire de 7 à 10 ans. Il a permis de corriger les nombreuses lacunes graves de la flotte d'aéronefs vieillissants du Ministère et d'améliorer le programme de formation des inspecteurs de vol. Le coût total des travaux est évalué à 132 millions de dollars. La première phase est terminée y compris le transfert de trois hélicoptères Bell 206 de la Garde côtière canadienne - février 1989; l'achat de deux Twin Otters - mars 1989; l'aliénation de trois DC-3 - automne 1990; la construction d'un nouveau centre de technologie de formation de vol - février 1991; la modernisation partielle du simulateur King Air - mars 1991; l'achat de neuf aéronefs Turbojet - juin 1992. Un contrat a été adjugé à CAE - septembre 1992 - pour l'achat d'un simulateur Turbojet de phase II, livré à l'été de 1993. La phase de remplacement du turbopropulseur, qui comprend l'acquisition de 17 aéronefs King Air C-90 et la modernisation complète du simulateur King Air, ainsi que l'acquisition de l'hélicoptère bi-turbine IFR sont en suspens des recommandations du Plan de la flotte qui ont été reportées à de futures années en raison des restrictions financières.

Aéroports

Cessions : En 1994-1995, les entretiens sur la deuxième ronde de cessions d'aéroports aux administrations aéroportuaires locales (AAL) avanceront sans doute passablement si la politique fait l'objet d'un examen positif. Il s'agit d'aéroports internationaux et de grands aéroports intérieurs. Les AAL, qui auront la même structure que les AAL des aéroports internationaux de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton et de Montréal (Dorval/Mirabel) cédés en 1992 (64 millions de dollars et 976 ETP), seront des sociétés indépendantes à but non lucratif. Les cessions auront la forme d'un bail à long terme qui serait exécuté en fonction des conditions économiques propres à l'endroit, qui n'érôderaient pas plus la position financière du gouvernement et qui permettrait à celui-ci de toucher une part des recettes provenant d'initiatives "à valeur ajoutée" des AAL. Les aéroports dont la cession pourra être terminée en 1994-1995 sont les aéroports internationaux de Winnipeg et de Macdonald-Cartier (Ottawa) ainsi que les aéroports de Moncton et Thunder Bay. Des entretiens axés sur des cessions seront tenus également avec des groupes locaux à Halifax, Windsor et Victoria. En 1994-1995, le gouvernement fédéral tiendra des négociations avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest en vue de la cession de neuf aéroports arctiques de classe "A". Les dates cibles seraient en 1995-1996. Dans le cadre du Programme de cession des petits aéroports, les aéroports non essentiels au système national de transport aérien civil continueraient d'être vendus à des entités locales ou les terrains aéroportuaires seraient aliénés par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. On s'attend que les aéroports de Carp, St. Catharines, Forestville (Ontario) et Red Deer (Alberta) seront cédés de cette manière en 1994-1995.

Dévolutions : En réponse aux préoccupations de l'industrie à l'égard de la façon dont le gouvernement se propose de traiter la question des bâtiments construits par les locataires sur des terrains aéroportuaires à l'expiration du bail, un document de travail décrivant la position du Ministère au sujet de toutes les questions de dévolution a été communiqué à l'industrie de l'aviation à l'été de 1992, en vue de connaître ses observations. Des éléments de politique élaborés au fil des observations de l'industrie et des discussions tenues avec le Bureau de gestion des biens immobiliers (Conseil du Trésor) ont été consignés dans un projet de document (cession à bail de biens immobiliers/terrains d'usage connexe à l'aviation). Les nombreuses suggestions constructives suscitées par ce document durant la deuxième ronde de consultations, et la nouvelle gestion assouplie des biens immobiliers du gouvernement fédéral

Bureau de la sécurité des transports (BST) : La création d'un bureau d'enquête multimodal sur les accidents de transport, en 1990 a nécessité une réponse du Ministre des Transports aux recommandations dans les 90 jours. On a doté en partie les postes d'un nouveau groupe organisationnel créé au sein de la Garde côtière canadienne et chargé d'examiner, tester et préparer ces réponses en plus d'effectuer des recherches et analyses indépendantes en matière de sécurité et de cerner les risques et les manquements possibles à la sécurité. Pour doter au complet les postes de ce groupe, il faut y affecter cinq autres équivalents temps plein et 0,35 million de dollars supplémentaires.

Cours de formation de base - Régulateur du trafic maritime (RTM) : Un cours de ce genre a été donné par le Collège de la Garde côtière canadienne, à Sydney (N.-É.), en mai 1993, aux fins du programme national de formation et de délivrance de brevets en services du trafic maritime. Le cours est adressé principalement aux étudiants de niveau secondaire désirant acquérir une formation approfondie, théorique et sur simulateur, avant de subir des examens de rendement dans un centre STM. Ce programme didactique spécialisé est conçu pour répondre aux besoins dus à un taux d'attrition annuel plus élevé que la moyenne (variation de cinq à 12 p. cent actuellement chez les RTM). Cette initiative a été accomplie.

Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin : En juillet 1993, le gouvernement a diffusé sa réponse finale au rapport de ce comité, en date de novembre 1990. Des ressources du Plan vert ont été affectées au règlement des coûts du gouvernement liés à l'exécution d'un rôle de gestion, de supervision et de surveillance en partenariat avec l'industrie, en vue d'améliorer la capacité d'intervention du Canada en cas de déversements en milieu marin, telle que prévue dans des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette initiative sera intégrée aux opérations habituelles et sera désormais passée en revue dans la Section deux de ce document.

Entrée en vigueur du projet de loi C-121 : Des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada, marquées de la sanction royale le 23 juin 1993, exigent des pollueurs éventuels qu'ils préparent des plans d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et y décrivent la façon dont ils réagiraient aux déversements à partir de leurs navires ou installations. Selon ce régime, l'intervention en cas de déversement sera entreprise par des "organismes d'intervention" (secteur privé) également tenus de préparer des plans. On élabore actuellement un système de mise en oeuvre en retenant le délai de la règle 26 de MARPOL (Plans d'urgence de bord en cas de pollution par les hydrocarbures) - avril 1995.

Programme d'interventions d'urgence en cas de déversement de matières dangereuses : En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Garde côtière canadienne est l'organisme désigné responsable des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures et de matières dangereuses provenant des navires. Depuis l'élaboration du Programme d'interventions d'urgence en cas de déversement de matières dangereuses, un projet-pilote a été entrepris dans la région des Maritimes en vue de faire l'essai des plans et des opérations du programme. Ce projet-pilote vient de prendre fin et on en évalue les résultats actuellement pour déterminer les futures mesures et ressources nécessaires à l'instauration d'un programme national.

Aviation

Projet de mise en oeuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un aéronef à Dryden : Les groupes de travail du projet continuent de répondre aux recommandations du rapport final sur l'écrasement d'un aéronef d'Air Ontario, à Dryden (Ontario), et de mettre en oeuvre ces recommandations. Ils cherchent actuellement des façons d'exécuter les recommandations dans les domaines suivants : surveillance, sécurité des passagers, opérations aéroporétaires (y compris services d'escalier et intervention d'urgence), sécurité/service, opérations, délivrance des brevets et processus d'approbation, surveillance des vols, autorisation de décollage et recherche et développement.

Programme de contrôle par l'État du port pour l'Asie et le Pacifique : En 1993, la Garde côtière canadienne a été l'hôte de la troisième réunion préparatoire à l'établissement d'un programme de contrôle des navires par l'État du port pour l'Asie et le Pacifique. Cette rencontre a permis aux 19 pays représentés, dont le Japon, l'Australie et la Chine, de poursuivre l'élaboration d'accords coopératifs et de procédures unifiées. L'objectif est la conclusion d'un protocole d'entente sur l'harmonisation des inspections des navires battant pavillon étranger. Ce programme sera le complément de l'adhérence canadienne au protocole d'entente sur le contrôle par l'État du port pour l'Europe et appuiera simultanément le programme Pacifique 2000. D'autres conférences auront lieu en 1994 et on s'attend que le programme devienne opérationnel en 1994.

Contrôle par l'État du port : En 1988, le Canada et les États-Unis ont conclu un accord de contrôle par l'État du port avec 14 administrations européennes, afin de s'assurer que les navires étrangers entrant en eaux canadiennes sont en état de naviguer et ne présentent pas une menace pour les travailleurs canadiens, ni pour les eaux et l'environnement du pays. En vertu de cet accord, le Canada devait accorder son nombre d'inspections de sécurité, qui toucherait 25 p. cent des navires étrangers faisant escale dans les ports canadiens avant 1991. L'objectif a été atteint puis dépassé en 1992 grâce à l'affectation de 12 experts maritimes supplémentaires et à la coordination de ce programme avec d'autres activités. Cette initiative est maintenant chose faite.

Plan stratégique des aides à la navigation de courte portée : Une vaste étude interne entreprise en 1992 porte sur tous les aspects des aides à la navigation de courte portée. Elle comprend un recensement des possibilités de réduire les coûts par des moyens tels que le remplacement des pratiques actuelles de maintenance préventive et d'entretien correctif des aides fixes et flottantes et elle porte sur l'application de technologies nouvelles, l'application du programme en périodes de pointe, l'application des niveaux de service et la gestion de l'inventaire. Des initiatives antérieures visant à déterminer combien de temps les bouées non saisonnières peuvent être laissées sur place sans nécessiter d'entretien majeur, grâce à des revêtements de grande résistance et à l'énergie solaire, ont été étendues au choix de systèmes de mouillage de longue durée et à la conception de lampes de longue durée. Les technologies nouvelles telles que la photovoltaïque permettent également de convertir à l'énergie solaire quelque 600 bouées non saisonnières qui fonctionnaient auparavant avec des accumulateurs primaires. Toutes les améliorations recensées dans le cadre de cette étude seront terminées en 1994.

Plan de restructuration de la flotte : Le plan en cinq phases amorcé en 1992 prévoit le redéploiement de 10 navires entre les Régions (il en reste deux à redéployer); le retrait de 10 navires du service actif (il en reste quatre à retirer); la conversion de 12 autres navires au système d'accumulation des jours de relâche pour améliorer l'efficacité, la rapidité d'exécution et les possibilités de polyvalence (termine). Une fois le plan entièrement exécuté, tel que prévu maintenant pour 1995, il engendrera des économies continues importantes au chapitre du fonctionnement et de l'entretien et une réduction de quelque 470 millions de dollars des coûts en capital.

Langues officielles : Conformément au nouveau Règlement sur les langues officielles, on a commencé à offrir davantage de services bilingues dans le domaine des communications maritimes et des communications tenues avec les navires de recherche et sauvetage identifiées visiblement comme tels. La formation linguistique avance comme prévu et sera fort probablement terminée en prévision du délai de 1994 fixé en vertu du règlement. Les emplacements précisés sont les Services du trafic maritime (STM) à Saint John (N-B.), les stations radio de Cardinal (Ontario), de Sydney (N-E.) et de Stephenville (T.-N.), ainsi que les opérations SAR dans les Régions du Centre, des Maritimes et de Terre-Neuve. Ce programme nécessitera 128 équivalents temps plein et 8,4 millions de dollars sur trois ans.

Stratégie intégrée de transport terrestre des marchandises : Pour être moderne et concurrentiel, le réseau de transport des marchandises acheminées par les ports et la Voie maritime du Saint-Laurent doit reposer sur l'intégration des modes ferroviaire, routier et maritime. En 1993-1994, une analyse exhaustive de ces modes a été entreprise afin de relever les lacunes du réseau sur le plan de l'intégration des services de transport des marchandises tant à l'échelle nationale qu'internationale. En 1994-1995, une analyse plus poussée sera entreprise pour évaluer les répercussions de ces lacunes sur les expéditeurs et de déterminer le degré de difficultés qu'éprouvent les transporteurs pour assurer la compétitivité du réseau canadien de transports. On évaluera également dans quelle mesure les gouvernements contribuent à ces problèmes par la réglementation, l'imposition, le recouvrement des coûts, l'investissement, les subventions et la propriété publique. Transports Canada appuie l'alliance «Avantage Canada» entre Ports Canada, le CN et le CP et Douanes Canada. Cette initiative vise à promouvoir un réseau coordonné et uniforme aux points de passage des marchandises au Canada.

Politique portuaire : Le Ministère examinera le réseau des ports, y compris la rationalisation des ports et l'instauration de règles communes d'investissement.

Programme fédéral de traversiers : En 1993-1994 un nouveau traversier de 210 véhicules est entré en service sur le circuit Wood-Islands/Caribou entre l'I.-P.-E. et la N.-E. et les améliorations nécessaires correspondantes ont été apportées aux terminaux (voir page 2-12).

Train de voyageurs à grande vitesse : Une étude de faisabilité portant sur l'établissement d'un service ferroviaire voyageurs rapide dans le corridor Québec-Windsor, très acheminée au printemps de 1994. Elle fait suite à la création d'un consortium de gestion de projet, en 1992-1993. On examine actuellement les principaux sujets d'intérêt de l'étude tels que l'acheminement, la prévision de la demande et l'évaluation de la technologie. Un rapport final assorti de recommandations sera fort probablement terminé au printemps de 1994. Transports Canada et les gouvernements du Québec et de l'Ontario assument à parts égales le coût de 6 millions de dollars de cette étude.

Négociations bilatérales entre le Canada et les États-Unis : Depuis quelques années, des communautés, des entreprises commerciales et d'autres groupes d'intérêts exercent des pressions axées sur l'amélioration des services aériens transfrontaliers. Nos grandes sociétés aériennes s'intéressent vivement à un nouvel accord qui élargirait considérablement leurs possibilités commerciales. Le Canada a souligné (les États-Unis approuvent le principe) qu'un régime de libre marché doit être instauré graduellement et que les transporteurs canadiens doivent jouir de sauvegardes convenables face à la concurrence élevée et aux nombreux avantages structurels des transporteurs américains. Douze rondes de négociations ont eu lieu en 1991-1992, puis les discussions sont restées au point mort durant le changement d'administration survenu aux États-Unis. On espère que les négociations seront terminées en 1994.

Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées : La Loi nationale sur les transports a été modifiée en juin 1992 pour élargir les provisions donnant accès aux transports pour les voyageurs ayant une déficience. Le suivi de cette initiative fera partie des opérations normales de la sous-activité Politiques des transports et aide financière (page 2-16).

Consommation d'alcool et de drogues : Suite à un examen de la politique et du projet de loi, on déterminera les mesures à prendre.

réglementation aérienne de la Federal Aviation Administration témoigne de l'engagement de Transports Canada pour ce qui est de l'harmonisation de règlements à l'échelle internationale. Cet engagement se fait sentir surtout dans le domaine de la navigabilité aérienne, grâce à la participation du Ministère au groupe de travail sur les procédures de certification internationale et à ses travaux sur les règles relatives aux techniciens d'entretien d'aéronef.

En outre, le Ministère a constitué un groupe de travail fédéral/provincial/industriel, qui doit fournir des données à l'exercice d'harmonisation des normes de l'Accord nord-américain de libre-échange (ALENA) dans le domaine du transport terrestre. Les règlements ainsi que les politiques et les processus qui en découlent seront modifiés pour répondre aux exigences immédiates des programmes. Ces modifications se traduiront par un régime de réglementation allégé, plus compréhensible, plus efficace et plus souple. Cette initiative s'est terminée par l'apport de Transports Canada à l'examen des processus gouvernementaux et par la fourniture d'une réponse au rapport sur la Réglementation et la compétitivité présenté par le Comité parlementaire chargé des finances.

Examen des processus administratifs et fonctionnels : Au printemps 1993, une étude a été entreprise en vue de déterminer les processus et les pratiques qui ne sont pas essentielles à l'atteinte du mandat du Ministère et de recenser les possibilités de réduction des ressources affectées aux activités administratives et fonctionnelles internes. Quatorze fonctions ont été examinées en détail. L'examen devrait permettre de relever les possibilités de réduction des coûts immédiates et à long terme. La mise en place du système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM) entraînera d'importantes économies de coûts.

Initiatives stratégiques d'investissement en capital : Un programme d'initiatives stratégiques d'investissement en capital dans l'infrastructure et la haute technologie dans le domaine des transports, en collaboration avec les provinces et le secteur privé est en place depuis décembre 1992. Il coûtera un total de 810 millions de dollars répartis sur cinq ans. Le Ministère contribue à plus de 100 importants ouvrages routiers internationaux, interprovinciaux et locaux (provinciaux) et à l'amélioration d'environ 2 000 kilomètres de routes. Transports Canada a établi des comités de gestion fédéraux/provinciaux/territoriaux qui administrent et gèrent ces accords à frais partagés. Le programme des initiatives stratégiques d'investissement en capital comprend aussi des fonds de 100 millions de dollars pour le système d'atterrissage hyperfréquence (voir page 3-27) et de 125 millions pour les ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Politiques et coordination

Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux et Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada : La réforme de la réglementation économique (RRE) a entraîné un changement important dans la façon de fonctionner du gouvernement. Celui-ci a surveillé les effets de la RRE au moyen d'examens annuels menés par l'Office national des transports. La LTN de 1987 prévoit un processus d'examen obligatoire après cinq années d'application et la mise sur pied de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Cette dernière a déposé son rapport en mars 1993. La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada a été créée pour examiner l'évolution à long terme du transport des voyageurs au Canada et finalement établir un cadre pour le transport des voyageurs au-delà du tournant du siècle. Le rapport de cette commission a été publié en novembre 1992. Un groupe de travail ministériel chargé d'étudier les 200 recommandations formulées dans les rapports des deux commissions a été formé. Une analyse plus poussée sera entreprise en 1994-1995, en vue d'évaluer l'effet de ces recommandations en regard des nouvelles orientations générales et de lancer le processus d'examen législatif.

3. Initiatives/État des initiatives annoncées antérieurement

Voici les initiatives prévues pour 1994-1995, par activité, ainsi qu'une mise à jour des initiatives qui apparaissent dans la partie III du dernier Budget des dépenses.

Ministère

Environnement : Avec l'adoption anticipée de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et le maintien de l'application du Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PÉE), la plupart des activités de Transports Canada sont soumises à des évaluations environnementales. Certaines-ci portent sur tous les aspects environnementaux et déterminent également l'incidence immédiate et à long terme d'une activité sur l'environnement. L'une des plus importantes évaluations environnementales du Ministère était celle portant sur le projet de construction de pistes à l'aéroport international Lester-B.-Pearson de Toronto. Le gouvernement a approuvé le projet en février 1993, car ce dernier aurait peu d'effets sur l'environnement.

Les activités de la Garde côtière canadienne, y compris celles menées en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* sont aussi soumises à l'évaluation environnementale. Depuis les décisions à forte résonance prises récemment par les tribunaux et la décision de rendre la Loi exécutoire pour tous les autres ministères gouvernementaux, la Garde côtière canadienne a reçu un plus grand nombre de demandes. On s'attend à ce que le volume de demandes double au cours des deux prochaines années.

De plus, l'application du PÉE aux projets découlant d'accords fédéraux-provinciaux sur les routes est devenu la principale initiative. Parce qu'il finance les améliorations aux routes provinciales, Transports Canada est considéré comme étant le ministère responsable aux termes du Décret sur les lignes directrices visant le PÉE. Par conséquent, il incombe à Transports Canada de procéder à l'évaluation environnementale de tous les projets fédéraux/provinciaux/territoriaux à frais partagés. Les ressources affectées au Ministère en 1994-1995, au chapitre du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, s'élèvent à 1,9 million de dollars et à 26 équivalents temps plein. Le processus est maintenant intégré aux opérations courantes du Ministère et cette initiative est terminée.

En vertu du Code de gestion de l'environnement, tous les organismes fédéraux doivent tenir compte des éléments environnementaux dans leurs activités et leurs pratiques. On a entrepris de déceler les lacunes que présentent les hangars tant sur le plan de l'environnement que de l'exploitation. À ce jour, un certain nombre de projets ont été entrepris, notamment des rénovations dans le hangar T58 des Services aux aéronefs à l'aéroport international Macdonald-Cartier à Ottawa pour faciliter la réinstallation de l'atelier de peinture, le remplacement du système extincteur d'incendie, la sensibilisation et la formation des employés. De plus, des études ont été entreprises sur la gestion des déchets, sur des produits et des pratiques de remplacement et sur le stockage et l'élimination du carburant d'aviation. La détermination des éléments environnementaux et leur intégration aux activités du Ministère sont maintenant pratique courante. Cette initiative est terminée, mises à part les initiatives reliées aux aéroports, mentionnées ci-dessous, qui ont d'importantes répercussions financières (destruction des BPC, contamination par le glycol et réservoirs de stockage souterrains).

Examen de la réglementation : En réponse au budget de février 1992, Transports Canada a entrepris un examen exhaustif et une rejustification publique des ses règlements dans les secteurs aviation, marine et surface ainsi que de ses politiques et de ses processus de réglementation. Il a également discuté de questions telles la complexité de la réglementation, les recommandations du rapport d'enquête sur l'écrasement d'un aéronef d'Air Ontario à Dryden et l'harmonisation internationale. Par exemple, l'activité d'Aviation de Transports Canada et la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis ont relevé des différences entre leurs règlements de sécurité, en ont évalué les répercussions et ont discuté des possibilités d'harmonisation. La participation de l'Activité Aviation au comité consultatif sur la

La **sécurité** demeure la grande priorité de Transports Canada. Le but du Ministère est de réduire le risque d'accidents et leurs conséquences en utilisant pleinement toutes les ressources et le savoir-faire technologique dont nous disposons, et de protéger les usagers du réseau de transports contre la menace que représentaient les activités criminelles ou terroristes. La mise en oeuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur l'écroulement d'un aéronef d'Air Ontario à Dryden se poursuit (voir page 1-19), et on essaie de régler le problème de l'insuffisance des contrôleurs de la circulation aérienne (page 1-20). On est en train de rajuster les mesures de sûreté de l'aviation en vue de parer plus économiquement aux risques et à la menace actuels. Le Règlement sur la sécurité ferroviaire et les dispositions législatives touchant la sécurité maritime sont en voie d'élaboration.

La **compétitivité dans le contexte de la nouvelle économie mondiale** sera un facteur clé de la prospérité du pays tout au long des années 1990. Un accord bilatéral canado-américain devrait être conclu, ce qui entraînera une amélioration des services aériens transfrontaliers (voir page 1-17). La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi sur la sécurité des pous de véhicule automobile ont été modifiées, et les règlements connexes relatifs à l'importation de véhicules d'occasion sous le régime de l'accord canado-américain seront élaborés (voir page 1-22). Le Ministère lancera, en collaboration avec les provinces, des initiatives visant à améliorer la gestion du programme fédéral de travières (voir page 1-17). De même, la Garde côtière canadienne examinera l'harmonisation des programmes d'inspection relevant du contrôle par l'Etat du port (voir page 1-18).

Des perfectionnements technologiques seront effectués pour aider l'industrie canadienne des transports à accroître sa compétitivité. Les études de faisabilité sur le service de train voyageurs à grande vitesse dans le corridor le plus achalandé, Québec-Windsor, seront terminées en 1993-1994 (voir page 1-17). Transports Canada poursuit les projets mentionnés dans l'Enoncé économique et fiscal du 2 décembre 1992, dans le cadre de l'initiative stratégique d'investissement en capital ayant trait à l'infrastructure et à la haute technologie dans le secteur des transports (voir page 1-16). Le Ministère apportera des modifications et des perfectionnements technologiques majeurs à la structure du système de navigation aérienne; ces modifications révolutionneraient également l'infrastructure électronique nécessaire pour assurer les services dont ont besoin les usagers. Le plan de mise en oeuvre de toute une gamme d'améliorations dans le cadre du Plan stratégique des aides à la navigation de courte portée de la Garde côtière canadienne sera parachevé en 1994 (voir page 1-18).

La protection de l'environnement est une question prioritaire pour les Canadiens, pour le gouvernement fédéral et pour Transports Canada. Avec l'adoption anticipée de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) et le maintien de l'application du Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE), la plupart des activités de Transports Canada sont soumises à des évaluations environnementales (voir page 1-15). De plus, Transports Canada élabore actuellement, en vertu du Code de gérance de l'environnement, un engagement envers l'atteinte des objectifs globaux du gouvernement en matière d'environnement pour 1994-1995 (voir page 1-15). Les questions particulières qui sont présentement étudiées comprennent la contamination par le glycol (voir page 1-21), les biphényles polychlorés (voir page 1-21) et les réservoirs de stockage souterrains (voir par 1-22).

Le Ministère planifie l'adoption de nouveaux règlements sur les émissions des véhicules automobiles (voir page 1-22), règlements qui sont conformes aux buts du gouvernement et à l'accord Canado-américain sur la qualité de l'air. En outre, il a examiné les recommandations du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin et a entrepris de les mettre en oeuvre et de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada (voir page 1-19).

Les besoins du secteur canadien des transports évoluent rapidement et Transports Canada réoriente actuellement sa politique et ses activités en fonction des besoins prévus. Entre autres pressions qui guident la prise de décisions stratégiques concernant l'avenir du secteur des transports, citons la nécessité de réduire le déficit, les pertes financières sans précédent qu'ont essuyées les transporteurs et la modification des courants de trafic. Voici (ci-dessous) les principales priorités du Ministère pour ce qui est d'offrir un réseau national de transports qui soit respectueux de l'environnement et qui tienne compte de la nouvelle économie mondiale.

Un nouveau **cadre de politique en matière de transports** est présentement en voie d'élaboration. Il permettra d'accroître la compétitivité, grâce à un réseau intégré, souple et rentable de services et d'infrastructures de transport de qualité. La politique permettra aussi d'améliorer la rentabilité des entreprises de transport et de protéger un réseau de services de base de manière à répondre aux besoins de transport essentiels des Canadiens. Un groupe de travail étudie actuellement les recommandations de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada et de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux (voir page 1-16), en vue d'élaborer un plan répondant à ces recommandations. Un examen de la politique sur le transport des marchandises (voir page 1-17) et de la politique sur les ports (voir page 1-17) a été réalisé. Le Ministère procède actuellement à l'examen de ses règlements et de ses processus de réglementation (voir page 1-15); il justifiera ceux qui doivent être conservés pour garantir la sécurité et la sûreté du réseau canadien des transports. En outre, le Ministère entend améliorer la compétitivité par l'harmonisation des règlements, des normes et des procédures avec ceux de ses partenaires commerciaux.

Transports Canada a entrepris d'examiner ses fonctions, afin de déterminer si le Ministère est le meilleur véhicule pour les exécuter ou si une certaine forme de **privatisation, de commercialisation ou de cession de pouvoirs** ne serait pas plus appropriée. Les fonctions d'élaboration de politiques, de réglementation (sécurité/sûreté) et d'octroi de subventions doivent demeurer au sein du Ministère. La responsabilité directe de certaines fonctions associées à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure pourrait à l'avenir être transférée à d'autres secteurs. Le travail relatif à la cession de certaines fonction à d'autres secteurs qui sont les plus aptes à les mener à bien a été entrepris il y a plusieurs années. À titre d'exemple, quatre aéroports ont été cédés à des Administrations aéroportuaires locales (voir page 1-20) en 1992-1993, et à l'heure actuelle on envisage sérieusement d'en céder neuf autres.

Un **examen interne des activités administratives et fonctionnelles du Ministère** a aussi été effectué. L'examen des services, des pratiques et des processus à l'Administration centrale et dans tous les bureaux régionaux devrait fournir des données qualitatives et quantitatives et permettre de dégager et de justifier les secteurs de rationalisation possible.

L'augmentation du **recouvrement des coûts** demeure une priorité importante pour assurer le partage équitable des coûts entre utilisateurs et contribuer à améliorer l'efficacité (page 1-23).

Les transporteurs canadiens sont pleinement conscients des réalités du marché auxquelles font face leurs clients et ont tenté de réduire leurs coûts et d'améliorer leurs services en rationalisant leurs opérations par une réduction des effectifs, des fusions et des alliances. Les transporteurs tentent aussi de réduire leur excédent de capacité partout où c'est possible. Toutefois, les mauvaises conditions de marché pour les aéronefs d'occasion, les coûts de réaménagement de l'effectif liés aux conventions collectives, ainsi que les restrictions réglementaires visant l'abandon des embranchements ferroviaires sont des obstacles importants. La situation financière précaire de nombreux transporteurs, y compris les deux principales compagnies ferroviaires du Canada, a donné lieu à d'incessantes pressions sur le gouvernement, afin qu'il allège leur fardeau.

Bref, la lente reprise économique du Canada intensifie les pressions auxquelles font face les transporteurs. Par conséquent, Transports Canada compte s'assurer que ses politiques, ses programmes et ses processus de réglementation et de consultation permettront d'accroître, au lieu de réduire, l'efficacité du secteur des transports.

B. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Après environ sept ans de croissance soutenue, l'économie canadienne, comme celle de nombreux autres pays de l'OCDE, est tombée en récession au deuxième trimestre de 1990. Les choses n'ont commencé à reprendre qu'au deuxième trimestre de 1991. Depuis lors, la récession est en théorie terminée, mais l'économie est en progression très lente. La croissance réelle du produit intérieur brut en 1992 était évaluée à 0,6 p. cent seulement.

L'état léthargique de l'économie entre 1990 et 1992 s'explique par des facteurs divers : grand endettement des consommateurs et taux de chômage nuisant à la demande de produits finis, faibles profits d'entreprises, faible utilisation de la capacité et taux d'intérêt réels élevés nuisant à la demande d'exportation, et incidence de la restructuring économique. Quelques-uns de ces facteurs se sont récemment affaiblis, laissant entrevoir une croissance plus importante à court terme.

La restructuring de l'économie canadienne a donné lieu à un virage dans la croissance du taux d'emploi; les industries primaires (extraction et traitement des matières premières et secteur de fabrication connexe) ont été délaissées pour des industries techniquement avancées et le secteur des services. Ce changement aura une incidence tant sur le taux de croissance dans l'ensemble du secteur des transports (réduction de la croissance de la demande du transport des marchandises) que sur les positions relatives des différents modes (transfert de la demande de transport des marchandises au camionnage et au transport aérien).

De grands changements se produisent sur la scène internationale. Citons, entre autres, une réorientation géopolitique de la puissance millénaire vers une mondialisation de l'économie. La plus grande ouverture de l'économie canadienne depuis le milieu des années de 1980 a accéléré la restructuring économique déjà amorcée. La réduction des obstacles tarifaires par le GATT, l'ALE et maintenant l'ALÉNA donne lieu à des changements dans nos produits et notre mode de production nationale, changements qui sont nécessaires pour que nous puissions participer pleinement à l'économie mondiale. Il est particulièrement important d'entretenir des relations commerciales étroites avec les États-Unis où une grande part du commerce (plus de 75 p. cent de nos exportations) est maintenant plus que jamais axée sur la mise en place de réseaux de transports continuentaux.

Les conséquences de la restructuring et d'une plus grande ouverture influent directement sur notre mandat en tant que ministère. La demande réduite de produits finis et de services, et les changements provoqués par la restructuring économique, ont tous une incidence défavorable sur la demande des services de transport des marchandises et des passagers. Le résultat en a été la surcapacité de capital et de main-d'œuvre sur le marché des transports. Cette surcapacité ne pouvant être facilement éliminée, les transporteurs, et plus particulièrement les transporteurs aériens, éprouvent de sérieuses difficultés financières.

La concurrence provenant des compagnies de transport et des routes des États-Unis est l'une des difficultés auxquelles sont confrontés les transporteurs canadiens. Bien entendu, cette concurrence nuit considérablement à la plupart de nos activités d'importation et d'exportation outremer et influe également sur le transport intérieur longue distance et sur le trafic entre le Canada et les États-Unis. Les producteurs canadiens et américains se font concurrence sur les mêmes marchés, il est très important que les transporteurs canadiens puissent assurer à leurs clients des services de transport à prix concurrentiel.

Le tableau 1-3 illustre la matrice des principaux groupes organisationnels du Ministère et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

Tableau 1-3 : Répartition des ressources budgétaires par activité/organisation

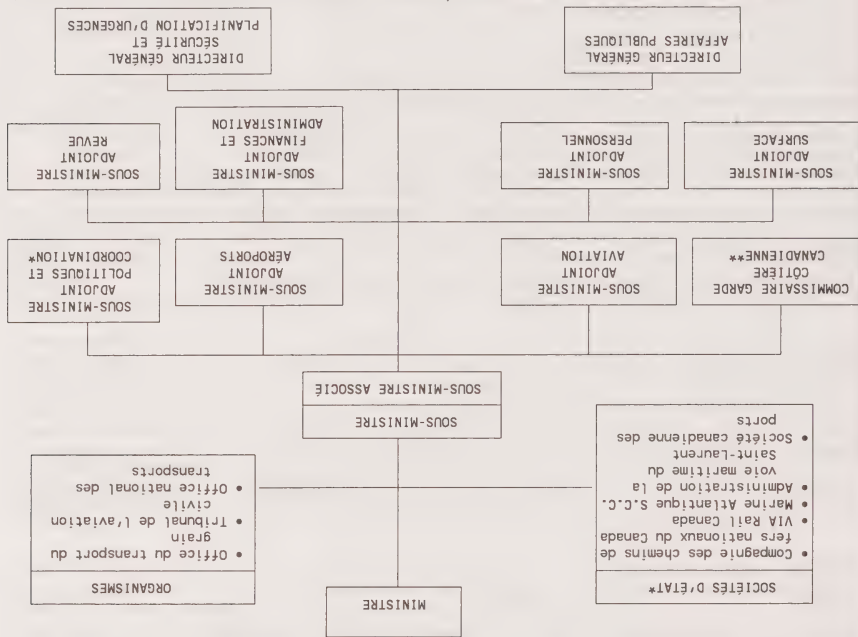
		Politiques et coordination		Garde côtière canadienne	Aviation	Aéroports	Surface	Administration du Ministère	Budget des dépenses 1994-1995
	S-MA Politiques et coordination ¹	305 331							27 263
	S-MA Finances et administration							77 712	59 229
	S-MA/Commissaire de la Garde côtière canadienne ²	589 977		267 456					
	S-MA Aviation					136 798			
	S-MA Aéroports						47 359		
	Sociétés d'Etat	127 774							
	• Marine Atlantique S.C.C.	330 938							
	• VIA Rail Canada	36 981							
	• Les ponts Jacques-Cartier et Champlain								
	• Société canadienne des ports	875							
	• Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	2 000							
	• Administrations de pilotage	2 973							
Total net des ressources du		803 899	592 950	267 456	136 798	47 359		164 204	2 012 666
Programme (et des ressources humaines - ETP)		(338)	(5 915)	(7 681)	(2 881)	(414)		(2 466)	(19 695)

1. Comprend les bureaux du Ministre et du Sous-ministre, les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité et planification d'urgence.
2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique S.C., de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des Ports Jacques-Cartier et Champlain Inc., et de VIA Rail Canada Inc. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique sociétés d'État.
3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire des Administrations de pilotage et de la Compagnie de navigation Canacotic Limitée. Les crédits figurent séparément à la rubrique sociétés d'État.

Organisation : L'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'Etat et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certains chemins de fer nationaux du Canada, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministère des Transports. L'Office du transport du grain, le Tribunal de l'aviation civile, tout comme l'Office national des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du ministère des Transports. Chacun d'eux produit sa propre Partie III.

Le tableau 1-2 illustre le portefeuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, depuis le Sous-ministre. Elle comprend en outre certains projets de financement visant les sociétés d'Etat suivantes : la Société canadienne des ports, Marine Atlantique S.C. (y compris la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (y compris Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.), VIA Rail Canada Inc., la Compagnie de navigation Canarc Ltd. et les commissions de pilotage.

Tableau 1-2 : Structure administrative



* Aux fins de financement budgétaire, ces sociétés d'Etat relèvent du Ministre par l'intermédiaire du Sous-ministre adjoint (S-MA) Politiques et coordination.
 ** Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Compagnie de navigation Canarc Ltd. et les commissions de ports.

A. Données de base
1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports* qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense.

Les responsabilités fédérales en matière de transport, qui proviennent de la compétence définie dans l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, ont évolué de sorte qu'elles englobent la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du programme des Transports sont la *Loi de la constitution*, la *Loi sur le ministère des Transports* et la *Loi nationale sur les transports*. Une liste des autres lois figure à la page 3-46.

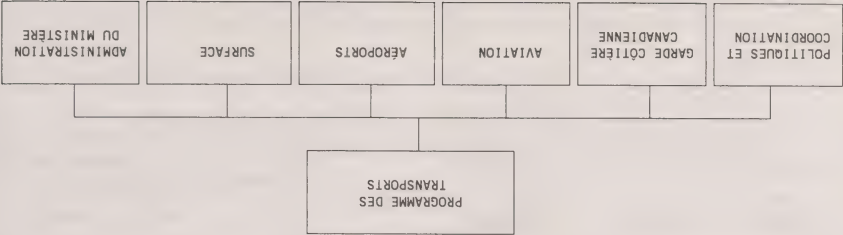
3. Objectif du Programme

L'objectif du programme des Transports est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et exploiter des éléments précis du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités : Le tableau 1-1 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1994-1995 de même que les dépenses prévues pour 1993-1994 et les dépenses réelles de trois années.

Tableau 1-1 : Structure des activités



Crédit (en dollars)

Emploi réel	Total disponible	Budget principal	Emploi réel
599 919 155	604 607 683	429 681 900	1
499 041 380	499 425 008	617 112 000	5
201 766 871	201 985 117	198 285 117	10
8 072 525	8 082 000	5 721 000	15
31 528 677	32 658 000	32 658 000	20
11 800 000	11 800 000	1 750 000	25
-	25 000 000	-	26b
-	1	-	27b
131 277 000	136 758 000	140 458 000	30
366 315 602	367 388 000	361 900 000	35
29 000 000	29 000 000	29 000 000	40
8 428 952	11 000 000	-	41c
-	-	-	45
2 867	3 000	3 000	47c
1 352 524	1 513 000	-	49c
1 157 044	1 207 000	-	50
4 890 099	4 924 000	2 737 000	51c
-	1	-	(S)
51 175	51 175	51 100	(S)
3 054 000	3 054 000	3 054 000	(S)
102 764 000	102 764 000	156 152 000	(S)
99 169	99 169	-	(S)
5 841	5 841	-	(S)
2 000 526 881	2 041 324 995	1 978 563 117	Total budgétaire
20 000 000	20 000 000	20 000 000	(L) Paiements à la Société canadienne des ports
-	10 000 000	-	relativement au Fonds de prêts interportuaire
-	10 000 000	-	(L) Prêts à la Société canadienne des
-	10 000 000	-	ports pour le fonds de roulement
-	10 000 000	-	(L) Prêts à l'Administration de la voie
20 000 000	40 000 000	20 000 000	maritime du Saint-Laurent
20 000 000	40 000 000	20 000 000	Total non budgétaire
2 020 526 881	2 081 324 995	1 998 563 117	Total du Programme - budgétaire et non budgétaire

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)		Budget principal 1994-1995	
30	<p> Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire aux voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus en vertu du sous-alinéa c(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire aux voyageurs, conformément au sous-alinéa c(iii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.</p>		330 938 000
35	<p> Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un projet de réfection du pont de Valleyfield y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires.</p>		2 000 000
40	<p> Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de l'Administration pour l'année civile 1994.</p>		2 973 000

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995	
		Budget	principal 1993-1994

Fonction-	Dépen-	Paie-	Moins :	Total
nement	ses en	ments	recettes	
capital	transferts		sur le	crédit
			à valoir	

Politiques et coordination ¹	540 893	2 780	260 226	-	803 899	849 289
Garde côtière canadienne ²	514 158	103 303	2 026	26 537	592 950	667 601
Aviation	606 599	264 227	546	602 916	267 456	285 509
Aéroports	260 844	122 857	38 099	285 002	136 798	70 903
Surface	36 120	2 419	9 130	310	47 359	49 235
Administration du Ministère	153 098	27 481	25	16 400	164 204	184 329

1. L'Activité Politiques et coordination comprend des paiements aux sociétés d'Etat suivantes : Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (36 981 000 \$, crédit 15); La Société canadienne des ports (875 000 \$, crédit 20); Marine Atlantique S.C. (127 774 000 \$, crédit 25); VIA Rail Canada Inc. (330 938 000 \$, crédit 30); et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (2 000 000 \$, crédit 35).
2. L'Activité Garde côtière canadienne comprend des paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides (2 973 000 \$, crédit 40).

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux sociétés d'Etat à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 3-48.

Transports

1	Transports - Dépenses de fonctionnement et (a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'armement et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et à la navigation maritime; (b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; (c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; (d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année; et (e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année, au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction, en matière d'aéronautique, montant qui soit égal, de l'avis du Ministre du revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt sur le transport par avion à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise.	546 593 000
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	523 067 000
10	Transports - Subventions inscrites au Budget et contributions.	306 919 900
15	Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (a) l'excception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal.	36 981 000
20	Paiements à la Société canadienne des ports pour: (a) le contrôle de la poussière et les coûts de l'électricité au port de Churchill, Manitoba; et (b) le réaménagement d'installations au port de Baie des Ha! Ha!	875 000
25	Paiements à Marine Atlantique S.C. relativement: (i) aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants, conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et Saint John (N.-B.) et terminus; et (ii) aux paiements à l'égard des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la réduction du personnel ou de l'interruption ou de la diminution d'un service; (iii) à l'assistance financière à une filiale engagée dans la réparation et l'entretien des navires.	127 774 000

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 1 878 120 900 \$ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1994-1995. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 134 544 645 \$.

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)

Budget principal	Budget principal
1994-1995	1993-1994
Transports	
1	560 484
Dépenses de fonctionnement	546 593
5	566 615
Dépenses en capital	523 067
10	306 920
Subventions et contributions	328 647
15	36 764
Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	36 981
20	875
Paiements à la Société canadienne des ports	127 774
25	132 393
Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	132 393
30	343 367
Paiements à VIA Rail Canada Inc.	330 938
35	2 000
Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le pont de Valleyfield	2 000
40	3 000
Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	2 973
(L)	49
Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	3 132
(L)	131 364
Abolition des péages sur le pont Victoria	126 476
(L)	2 657
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 012 666
-	2 106 866
Paiement à la Compagnie de navigation Canarcic Limitée	
Total du Ministère	

1-4	A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses
1-7	B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics
1-8	Section I
1-8	A. Aperçu du Programme
1-8	Données de base
1-8	1. Introduction
1-8	2. Mandat
1-8	3. Objectif du Programme
1-8	4. Organisation du Programme en vue de son exécution
1-11	B. Perspective de planification
1-11	1. Facteurs externes qui influent sur le Programme
1-13	2. Priorités/Points saillants
1-15	3. Initiatives/État des initiatives annoncées antérieurement
1-24	4. Efficacité du Programme
1-26	C. Sommaires des besoins financiers
1-26	1. Aperçu financier
1-27	2. Besoins financiers pour 1994-1995
1-28	3. Explication des prévisions de 1993-1994
1-29	4. Résultats financiers en 1992-1993
2-1	Section II
2-1	Analyse par activité
2-17	A. Politiques et coordination
2-17	B. Garde côtière canadienne
2-41	C. Aviation
2-57	D. Aéroports
2-65	E. Surface
2-80	F. Administration du Ministère
3-1	Section III
3-1	Renseignements supplémentaires
3-1	A. Aperçu des ressources du Programme
3-1	1. Besoins financiers par article
3-2	2. Besoins en personnel
3-4	3. Dépenses en capital
3-29	4. Paiements de transfert
3-34	5. Recettes
3-40	6. Prêts, dotations en capital et avances
3-42	7. Coût net du Programme
3-43	B. Autres renseignements
3-43	1. Flotte de la Garde côtière canadienne
3-44	2. Investissement dans la flotte de la Garde côtière canadienne
3-45	3. Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
3-45	4. Détails sur les mandats légaux
3-46	5. Sommaires du financement par voie de crédits - sociétés d'État
3-51	6. Plan Vert
3-52	Index

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Transports Canada est un ministère à programme unique comportant six activités principales : Politiques et coordination, Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports, Surface, et Administration du Ministère.

Cette structure à programme unique et à activités multiples permet au Ministère et à son Ministère d'exécuter une combinaison de programmes leur permettant de réaliser divers objectifs opérationnels, de réglementation, de recherche et de politique dans un cadre de financement précis.

Transports Canada

Partie III

Budget des dépenses 1994-1995

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commengant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1994

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres librairies

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1995-III-48
ISBN 0-660-59073-5



Transports Canada



Budget des dépenses
1994-1995

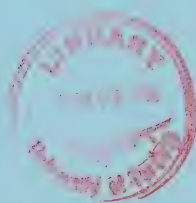
Partie III

Plan de dépenses



Transportation Safety Board of Canada

1994-95
Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1994

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1995-III-73
ISBN 0-660-59074-3



1994-95 Estimates

Part III

**Transportation
Safety Board
of Canada**

PREFACE

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and, as such, contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program, including a description, background information, objectives and planning perspective, as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with the other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that readers may require. The table of contents provides a detailed guide to each section. In addition, cross-references are also made throughout the document to help readers find more details on items of particular interest.

It should be noted that, in accordance with the Operating Budget principles, human resource consumption reported in this Expenditure Plan will be measured in terms of employee full-time equivalents (FTE). FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Note: The statutory name of this agency is the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB). The applied title of the agency is the Transportation Safety Board of Canada (TSB). Both names are used in this document.



TABLE OF CONTENTS

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95	4
B. Use of 1992-93 Authorities	5

Section I

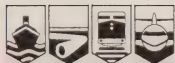
Program Overview

A. Plans for 1994-95 and Recent Performance	
1. Highlights	6
2. Summary of Financial Requirements	8
3. Review of Financial Performance	8
B. Background	
1. Introduction	9
2. Mandate	10
3. Program Objective	10
4. Program Description	11
5. Program Organization for Delivery	13
C. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	15
2. Initiatives	19
3. Update on Previously Reported Initiatives	19
D. Program Effectiveness	20
E. Performance Information and Resource Justification	23

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	27
2. Personnel Requirements	28
3. Net Cost of Program	29
B. Topical Index	30



SPENDING AUTHORITIES

A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board			
15	Program expenditures	24,079	25,084
(S)	Contributions to employee benefit plans	2,270	2,221
Total Agency		26,349	27,305

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board		
15	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board - Program expenditures	24,079,000

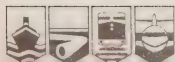
Program by Activity

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates		Total	1993-94 Main Estimates
	Budgetary			
	Operating	Capital		
Advancement of Transportation Safety	25,032	1,317	26,349	27,305



B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board				
15	Program expenditures	24,689,000	24,984,000	24,100,696
(S)	Contributions to employee benefit plans	2,743,000	1,805,000	1,805,000
Total Program		27,432,000	26,789,000	25,905,696



Section I

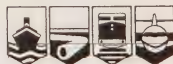
PROGRAM OVERVIEW

A. Plans for 1994-95 and Recent Performance

1. *Highlights*

The following points capsule the principal plans and priorities of the Transportation Safety Board of Canada (TSB) for 1994-95, as well as notable accomplishments of the TSB Program during fiscal year 1993-94.

- **TSB Reports - Timeliness:** The Board makes reports on completion of its investigations. These reports identify safety deficiencies and include findings and recommendations. The TSB continues to make efforts to improve the timeliness of its reports in all modes. In early 1993, a study of occurrence reporting was conducted to find ways in which to streamline the process and to more effectively attain the Board's new standard of one-year from the actual occurrence until report release, for the majority of occurrences. Since that standard was implemented, over 30 per cent of all TSB occurrence reports have been drafted and published within that one-year time-frame. This is a significant improvement from before the standard when the average number of reports completed within one year was less than 5 per cent. In addition, during the last year, the backlog of investigations in progress inherited by the Board from its predecessor organizations in 1990 was reduced substantially (see page 22);
- **TSB Reports - Quality:** The overall quality of reports in terms of accuracy, clarity, consistency and standardization has also improved steadily since the TSB was formed. However, the quality of reports needs continued attention. Among measures to improve report quality will be revised classification/staffing criteria and new training programs designed to enhance staff capability in report writing (see page 22);
- **Review of the CTAISB Act:** When the TSB was created in 1990, the enabling legislation stipulated that the Governor in Council appoint persons to conduct a comprehensive review of the operation of the Act and assess its effect on transportation safety. That review was commenced in early 1993 and will be completed by January 1994. Consequently, throughout 1993, TSB management and staff have been very active in briefing the Review Commission and providing it with the background information necessary for it to carry out its mandate. It is expected that in 1994-95 the TSB will also be heavily involved in assisting the Government in analyzing the Commission's report and responding to its recommendations. This may have an impact on planned Program activities during 1994-95 and beyond (see page 16);



- **Main Track Derailments Study:** In June 1992, the Board undertook a Special Examination of Factors Contributing to Main Track Derailments of Railway Trains in Canada. The decision to conduct that study followed a number of widely publicized main track derailments in late 1992 and early 1993. After reviewing the background information and examining the recent statistical trends in main track derailments, the Board decided that it is a safety issue worthy of special examination. A comprehensive report detailing the Board's analysis, findings and recommended safety actions is expected to be released in early 1994-95;
- **International Co-operation/Assistance:** The Board continued to actively assist other nations in conducting major occurrence investigations. As a recognized world leader in the development and application of investigative techniques and technologies, the TSB is often asked by other nations to share its knowledge and expertise for transportation safety purposes. During 1993-94, the TSB provided information, expertise and assistance to such countries as Nepal, U.S.A., and Saudi Arabia in conducting occurrence investigations under the jurisdiction of those countries (see page 17);
- **Global Partnerships:** The TSB is committed to fostering the concept and development of "global partnerships" to enhance and facilitate international co-operation in the sharing and exchange of investigative knowledge, experience and expertise. During 1993-94, the TSB was a principal participant in discussions, involving such nations as the U.S.A., the Netherlands and Sweden, aimed at creating an international association of independent multi-modal transport accident investigation and safety boards. In November 1993, those talks resulted in the TSB becoming one of the founding signatories to an agreement to form the International Transportation Safety Association (ITSA);
- **Human Performance/Factors:** This aspect of occurrence investigations continues to be one of the TSB's highest priorities. Increased emphasis has been placed on the training of investigators from all modes on the nature of human factors and on their identification and analysis in the conduct of occurrence investigations. During 1993-94, the Board also increased its attention on the human factors elements of passenger safety in its investigations of transportation occurrences, an emphasis which will continue into 1994-95 (see page 12);
- **Public Confidence/Awareness:** During the first three years of the TSB's existence, the Board and staff expended considerable time and effort in developing and maintaining relationships with industry, regulators and the general public. In parallel with this, the Board has been very careful not to jeopardize its credibility as an independent and objective safety agency. Although significant progress has been made in developing these types of relationships, additional initiatives will be undertaken in 1994-95 to strengthen awareness between the TSB, the public and the transportation industry, with particular emphasis on marine and pipeline industry groups (see page 19).



2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements (\$000)

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Change
Advancement of Transportation Safety	26,349	27,305	(956)
Human Resources* (FTE)	306	306	—

* See Figure 10, page 28, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The net difference of \$956,000 between the 1993-94 Forecast and the 1994-95 Estimates is attributable to a government reduction of \$1,044,000, and a salary-related increase of \$88,000 for employee benefits.

3. Review of Financial Performance

Figure 2: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	25,906	27,432	(1,526)
Human Resources* (FTE)	297	306	(9)

* See Figure 10, page 28, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The under-expenditure of \$1,526,000 was due to a combination of the following: an across-the-board reduction of \$799,000; a rate reduction in employee benefits of \$938,000; combined with a transfer of \$1,094,000 from Transport Canada's operating base to cover the cost of operational and proficiency flying requirements. In addition, there was a planned under-expenditure of \$883,000, primarily in salaries, as the TSB moved towards its long-term government restraint targets.



B. Background

1. Introduction

The Transportation Safety Board of Canada commenced operations as an independent Departmental Corporation on March 29, 1990. The TSB is concerned with the analysis of safety failures in the federally regulated elements of the marine, rail, commodity pipeline, and air transportation systems. Creation of an independent TSB eliminated a long-standing conflict-of-interest situation. The conflict arose when some government departments or agencies regulated or operated elements of the transportation system and also investigated accidents in the part of the industry that they regulated or operated. The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings, and recommendations through the President of the Queen's Privy Council.

Under its legislation, the TSB's sole objective is to advance transportation safety. The primary purpose of the Board's investigations is accident prevention. The Board seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations and public inquiries into specific occurrences, the Board may conduct special studies and special investigations into more general matters pertaining to transportation safety. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or commodity pipeline, and any situation or condition that, if left unattended, could, in the Board's judgment, induce an accident or incident. The jurisdiction of the TSB includes all Canadian and foreign transportation occurrences which take place in or over Canada, including Canada's internal waters, territorial sea, or waters above the continental shelf in the case of marine occurrences related to activities concerning the exploration or exploitation of the continental shelf. The Board may also represent Canadian interests outside of Canadian territory and participate in foreign investigations of transportation occurrences involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board co-operates with other countries as it carries out Canada's International Civil Aviation Organization (ICAO) responsibilities related to aviation accident investigation. The TSB may also hold public inquiries into transportation occurrences when it deems it necessary, as part of the investigative process.



Although a primary task of the Board is to make recommendations to advance transportation safety, the Board does not have the authority to order their implementation. That authority rests with the departments responsible for the regulation of marine navigation, railways, commodity pipelines, and aviation. Under the law, a Minister who is notified of the findings and recommendations of the Board must advise the Board in writing within 90 days, indicating any actions taken or proposed to be taken. If no action will be taken or if the action to be taken differs from that which was recommended, the Minister must provide written reasons to the Board.

2. *Mandate*

The legislative authority under which the TSB operates is the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) Act. Regulations for carrying out the purposes and provisions of the Act came into force on July 20, 1992.

3. *Program Objective*

The CTAISB Act states that the object of the Board is to advance transportation safety by:

- conducting independent investigations and, if necessary, public inquiries into transportation occurrences in order to make findings as to their causes and contributing factors;
- reporting publicly on its investigations and public inquiries and on the findings in relation thereto;
- identifying safety deficiencies as evidenced by transportation occurrences;
- making recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies; and
- initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation.

The Act makes clear that the TSB is neither judicial nor quasi-judicial by stating that, in making its findings, it is not the function of the Board to assign fault or determine civil or criminal liability.



4. Program Description

The functions of the TSB can best be described by examining its sub-activities.

Board: The Board is comprised of the Chairperson and other appointed Members. The Chairperson directs the Members and apportions their work. The Board reviews reports submitted by the Directors of Investigations, makes findings as to causes and contributing factors, identifies safety deficiencies, makes safety recommendations, and issues public reports on its findings. The Board is also responsible for establishing policies which govern the classes of occurrences to be investigated and the conduct of investigations.

Executive, Legal, Policy and Planning: As Chief Executive Officer of the TSB, the Chairperson has exclusive responsibility for all aspects of the internal management of the Board, including directing the staff and apportioning its work. The Chairperson generally exercises this executive authority through the Executive Director, who, in his capacity as Chief Operating Officer, is accountable to the Chairperson for operations.

Legal services are provided by legal counsel staff and designated legal agents who provide advice and assistance as required.

Policy development and strategic planning, advice, analysis and assistance are provided to the Executive Director and the TSB's Senior Management Committee by the corporate policy and planning functions.

Investigation Operations: On behalf of the Board, the investigative component of this multi-modal sub-activity conducts, through modal specialists, independent investigations into transportation occurrences involving the operation of ships, commodity pipelines, railway rolling stock, and aircraft, to identify safety deficiencies. It prepares staff investigation reports and drafts findings on those investigations and submits them to the Board for consideration for inclusion in the Board's reports. In addition, this sub-activity is concerned with improving the quality of investigations through the development and improvement of investigative standards and procedures, the performance of quality reviews and audits of investigations, and the development of criteria for the recruitment and training of investigators.

The engineering services component performs specialized laboratory testing and analysis of materials, components and systems on material recovered from transportation occurrence sites. It also conducts analysis and testing of components and material for other



government departments and agencies involved in transportation safety activities. This activity also involves participating in field investigations, extracting and analyzing information from voice and data recordings, developing technical findings, and identifying related safety deficiencies.

The medical services component of this sub-activity is responsible for ensuring the testing and analysis of human tissues and fluids taken from deceased crew and/or passengers involved in transportation occurrences. This activity also involves participating in field investigations, assessing survivability, identifying human performance anomalies, developing technical findings, and identifying related safety deficiencies.

The dangerous goods component of investigation operations is concerned with the investigation and analysis of those occurrences in all four modes which involve dangerous goods.

Safety Analysis and Communications: This multi-modal sub-activity consists of a wide variety of functions and responsibilities that complement and assist the investigations sub-activity and fall within the three areas of accident prevention, informatics, and communications. Specific responsibilities and activities include the following: the analysis of safety deficiencies identified through investigations; the identification and analysis of safety deficiencies through safety studies, statistical analysis, and the operation of a confidential reporting program; human performance investigation standards and training, and support to investigations in this area; the drafting of safety recommendations for Board consideration; the issuing of safety advisories and safety information letters to the regulatory bodies; development and operation of the modal occurrence information systems and databases; functional responsibility for informatics systems; editorial standards for public reports, and physical production and dissemination of such reports; media relations; and the development and implementation of communications programs and strategies.

Corporate Services: The Corporate Services sub-activity involves the provision of all administrative support services in the areas of personnel, finance, and internal administration. It also includes a secretariat component which provides support to the Board for its meetings, together with the provision of services to all other sub-activities for the processing, controlling, and tracking of occurrence reports and other documents en route to the Board.



5. Program Organization for Delivery

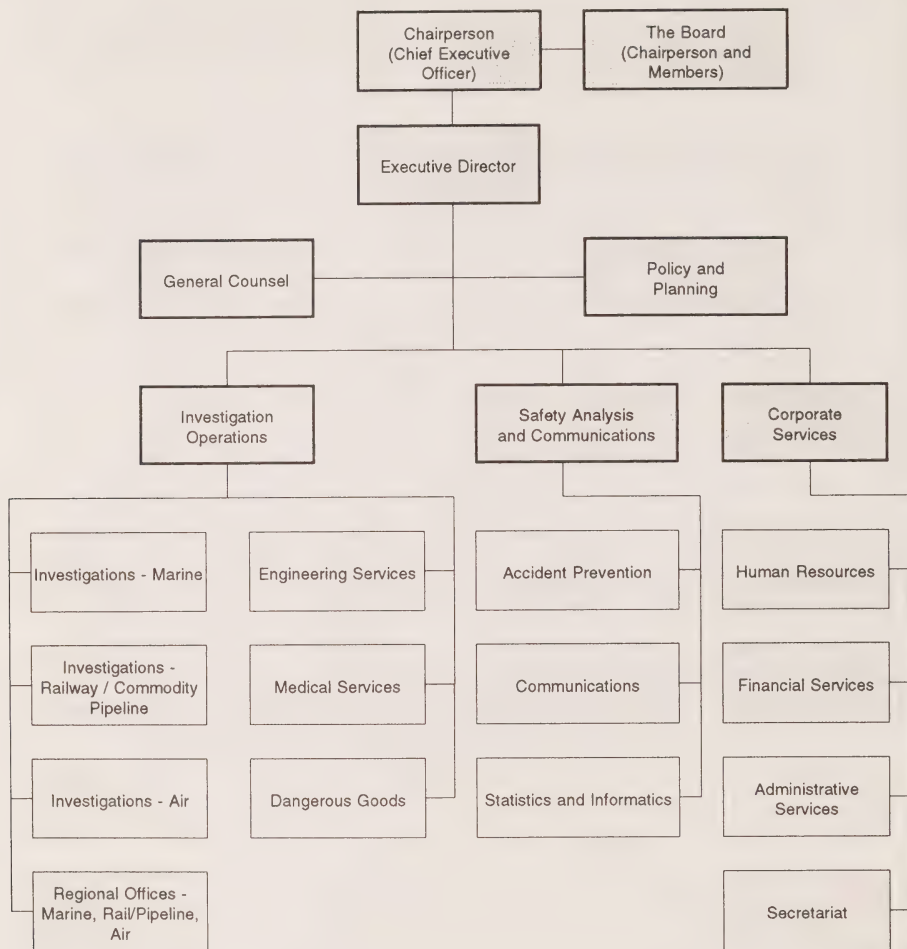
Activity Structure: The TSB Program consists of one activity comprised of a number of distinct sub-activities, each of which relates to an operational function of the Board. Each sub-activity is the responsibility of a single manager, as depicted in Figure 3.

Organization Structure: The organization structure of the TSB is conventional in most respects, but some relationships are unique because of provisions in the Act. The Chairperson is Chief Executive Officer of the TSB and, as such, has exclusive statutory responsibility for managing personnel, financial, and property matters and for all other aspects of the internal management of the Board. He generally exercises this executive authority through the Executive Director, who, in his capacity as Chief Operating Officer, is accountable to the Chairperson for the operations of the TSB. The Chairperson of the TSB is also Chairperson of the Board, which is comprised exclusively of the Chairperson and appointed Board members, and whose work is directed and apportioned by the Chairperson.

The Board Members conduct those activities expressly assigned to the Board as duties under the CTAISB Act. In addition, the Directors of Investigations (DOIs) -- Marine, Railway/Commodity Pipeline, and Air -- have the exclusive authority to direct the conduct of investigations and report to the Board with respect to their investigations. This is carried out in accordance with policies established by the Board pursuant to the CTAISB Act. The Board is required under the Act to consider the oral or written representations of persons with a direct interest in its investigative findings. These persons would typically include vehicle manufacturers, transportation companies, overhaul companies, and operating crews. This ensures procedural fairness in the sense that the comments of directly interested persons have status equal to the comments of investigators when they are reviewed by the Board.



Figure 3: Organization by Sub-Activity/Function, 1994-95



The TSB head office is situated in the National Capital Region. Staff in the Board's regional offices report to their head office counterparts. The 11 offices are located in 11 cities dispersed across the country from St. John's, Newfoundland, to Vancouver, British Columbia. The Engineering Services laboratory is located at Macdonald-Cartier International Airport.



C. Planning Perspective

1. *External Factors Influencing the Program*

Several significant external factors will affect the direction and nature of TSB activities in 1994-95 and subsequent years.

The Canadian Transportation System: The national civil transportation system, of which the TSB is a component, is a large and complex one with many variables at play.

The marine mode involves nearly 7,800 commercial ships on register in Canada, representing over 4 million gross tons of shipping capacity. Canada's waterborne trade ranks among the highest in the world. In 1992, almost 325 million tons of cargo were transported by water for domestic and international markets. Marine passenger traffic in Canada averages over 53 million passengers annually. The fishing industry operates approximately 40,000 fishing vessels and about 400 fish processing establishments, employing over 20,000 full-time and part-time workers. More than 23,000 people are employed in the marine industry, including over 14,500 vessel crew members. In 1992, there were over 80,000 registered full and part-time fishermen.

The national railway system is comprised of 30 railways under federal jurisdiction, operating 51,000 miles of track and performing 307 billion gross freight ton-miles of output per year. In 1992, this system produced more than 77 million train-miles of work and 820 million passenger-miles of service. There are 52,000 public, private, and farm railway crossings, and thousands of pipeline/rail crossings. The railways operate over 3,500 locomotives and 125,000 freight and passenger rail cars.

The national commodity pipeline system under federal jurisdiction comprises over 50 oil and gas pipeline companies. These companies operate over 34,000 km of main-line transmission and gathering lines for oil and gas. Over 790 million barrels of Canadian produced crude oil and 3,500 billion cubic feet of Canadian natural gas are moved by pipeline in Canada annually.

The civil air transportation system processes over 60 million enplaned and deplaned passengers annually through Canadian airports. About 900 certified Canadian air carriers and an almost equal number of foreign carriers are authorized to operate in Canada. In addition,



there are over 71,000 licensed aviation personnel, more than 28,000 registered aircraft, and 760 certified aerodromes. The Canadian aerospace industry and the airline industry employ over 90,000 people. More than 10,000 people are employed by Transport Canada's Aviation and Airports Groups in pursuit of their objective of attending to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system. In terms of aviation activity, Canada ranks second to the United States in numbers of registered aircraft and total hours flown.

Government Policy and Industry Environment: In recent years, a number of federal government policy proposals have been announced and various events have transpired which are expected to influence the transportation system and the continued advancement of transportation safety. These include the following: the statutory reviews of the operation of the CTAISB Act and the Railway Safety Act, the 1993 report and recommendations from the review of the operation of the National Transportation Act, the moratorium on groundfish quotas for the east coast fishery, amendments to the Canada Shipping Act, the implementation of the Moshansky Commission of Inquiry Report, the transfer to local operating authorities of some Transport Canada airports, the ongoing reduction in Via Rail's passenger operations, and the trend towards significant mergers and consolidations of operations in the airline industry. This move towards consolidations of operations now also involves the railway industry as the major railways look for ways to reduce rapidly mounting losses. Other factors, such as substance use/abuse in the federal transportation system, and the possibility of an "open skies regime" approach to North American air services, may also have an impact on safety. The possible influence on safety of a protracted economic recession must also be watched carefully.

The influences of the foregoing on transportation safety cannot be isolated. Many of the factors are likely to exert both positive and negative forces on safety. For example, many argue that the increased competition associated with less economic regulation will cause firms to reduce safety margins. At the same time, one must recognize that the freedom to abandon money-losing routes may strengthen companies and increase their margin of safety. The TSB will carefully monitor and thoroughly analyze changes in safety that are evidenced by transportation occurrences.

Public Interest in Transportation Safety: Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the significant social and economic role that the public transportation system plays in this country. In recent years, the public has shown increased interest in transportation safety.



Marine safety receives considerable public and media attention because of occurrences both in Canada and abroad. Recent groundings of large oil tankers and the losses of several large bulk carriers in foreign waters have drawn public attention to marine safety and related environmental issues. This issue has received considerable attention since 1992 when the Government's Commission of Inquiry into Tanker Safety released its report with recommendations. This has brought the issue of tanker safety to the forefront in the media and in the marine community. Most recently in Canada, there has been significant interest in connection with occurrences involving the west coast ferry services.

In populated areas, there is considerable public concern and interest associated with railway safety because of derailments of trains carrying dangerous commodities and toxic substances. A recent case was the 1992 derailment of a train at Oakville, Manitoba, which involved 35 cars carrying dangerous goods and highly toxic substances. The accident resulted in evacuations of citizens from their homes and led to heightened public uneasiness. Another ongoing public concern is level crossing safety. In the past year, train derailments on mainline tracks have received considerable media attention. Organized public interest groups tend to keep media and public attention focused on such railway safety issues.

Lately, in the area of pipeline safety, there has been significant interest in stress corrosion cracking of natural gas pipelines. This attention became focused when the TSB made three pipeline safety recommendations in November 1992, as a result of its investigations into three pipeline ruptures which occurred between 1990 and 1992. The pipeline industry is now in the process of implementing a major program of measures to address those recommendations.

In aviation, there is currently interest in the government's efforts to implement the recommendations of the Moshansky Commission of Inquiry into the 1989 crash of an Air Ontario passenger jet in Dryden, Ontario which took 24 lives. The recent release of the Saudi report on their investigation into the 1991 crash of a Nationair DC-8 at Jeddah, Saudi Arabia, which took 261 lives has drawn particular public interest in Canada. This is because it involved a Canadian carrier with a Canadian flight crew, and the TSB assisted the Saudis in conducting the investigation.

This ongoing media attention and public concern over transportation safety matters is expected to continue through the 1990s. Following a major accident in any of the modes, the interest and concern of the public and media are invariably intensified. In 1994-95, public



and industry interest in transportation safety matters may increase as a result of the report of the CTAISB Act Review Commission.

Impact of Technology on Transportation: Over the last 25 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant recent advances in computer and electronics technology and their application to the transportation industry, and the development of new materials.

The design of ships is constantly changing, and the marine industry is quick to adapt new technology for its on-board equipment and systems. The specialized demands for marine transportation services have led to the development of very specialized vessels, such as very large crude carriers, roll-on-roll-off vessels, mobile offshore drilling units, drill ships, liquefied natural gas and liquefied petroleum gas carriers, open-topped container ships, hovercraft, and wave-piercing catamaran passenger ships. New developments in navigation systems and communication equipment have been instrumental in reducing crew complements on all types of ships.

New technology in electronic systems and communications equipment has also affected the railway industry in Canada. In many cases, these innovations have resulted in reductions in the number of employees required. This has contributed to efficiency but it has also raised some concerns about safety. One development has resulted in the operation of trains without the traditional caboose and rear-end crew; another provides for the automatic detection of failing wheel bearings and "hot wheels" as a preventive measure to reduce derailments. Another technological change which will affect railway safety is the program of the railways to phase-out the use of straight-plate wheels, which is designed to reduce derailments due to wheel failure.

In aviation, many of the new generation of aircraft, both large and small, are extremely sophisticated. The latest technology includes the use of so called "fly-by-wire" and "glass cockpits," both of which involve highly sophisticated, computerized flight control systems. The most recent developments in plastics and composite materials are being used in the manufacture of aircraft components. New technologies are also being introduced into other segments of the aviation system, including air traffic control, communications, and navigational facilities.

Although many of the new technological developments enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized.



2. Initiatives

In late 1993-94 the TSB initiated a major review of its regional operations:

Review/Rationalization of Regional Operations: When the TSB was formed in 1990, it inherited a total of 17 regional/district offices from its three predecessor organizations. Since that time, it has managed to consolidate these into 11 offices across the country. Nevertheless, it is believed that the opportunity exists for further streamlining through integrating and centralizing some operational activities and related support services at the regional field office level. Consequently, the principal purpose of this review is to determine whether cost savings and operational efficiencies can be realized by further streamlining TSB regional operations. The team conducting the review is being careful to ensure that their findings will respect existing statutory authorities and Board policies, and will enhance the effectiveness of the agency. The team's final report, which is due in early 1994-95, is expected to contain a range of options on a TSB regional/district office configuration which will provide a satisfactory level of service to the public at a reduced operational and administrative cost, with a minimum impact on staff.

3. Update on Previously Reported Initiatives

The TSB continues with its communications program that was initiated in fiscal year 1990-91:

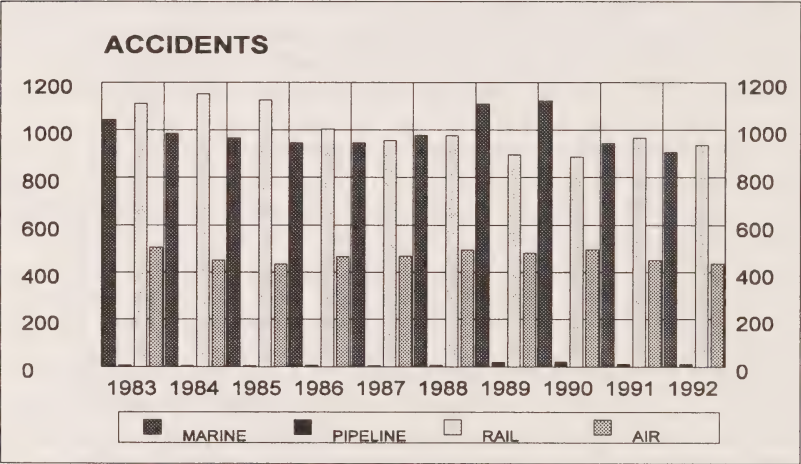
Communications Strategy: This program was designed to establish the Board's identity with both the Canadian transportation industry and the public. The program involves primarily the Chairman, Board members, and senior managers explaining the agency's philosophy and way of doing business to industry and public interest groups. It also includes the development and dissemination of materials such as audio-visuals, brochures, corporate exhibits and other promotional items explaining the TSB's mandate and activities. Most recently, this initiative has begun to focus on developing and enhancing relationships in both the national and international marine communities. This has involved the Chairman and Board members making presentations on the TSB and transportation safety to a variety of marine industry organizations and senior officials. In addition, in 1993 the Board began communicating its safety message through its new publication entitled "Aviation Safety Reflexions." This periodical has been extremely well-received by the industry and efforts are now underway to produce marine and railway versions of "Reflexions" by the beginning of 1994-95. The implementation of the communications program, both in Canada and internationally, will continue throughout the 1994-95 fiscal year.



D. Program Effectiveness

The TSB is the only body in Canada whose sole object is the advancement of transportation safety, although other organizations in government and industry have the improvement of safety as part of their objective. The total resources of the TSB, however, are probably less than one per cent of all those applied to the advancement of transportation safety in Canada. Consequently, it is not possible to quantify the effects of the TSB's contribution to the advancement of transportation safety. To illustrate the magnitude of the situation, Figure 4 depicts the total number of transportation accidents by mode, not including incidents, reported in Canada over the most recent ten-year period.

Figure 4: Transportation Accidents in Canada (reported) - 1983 to 1992



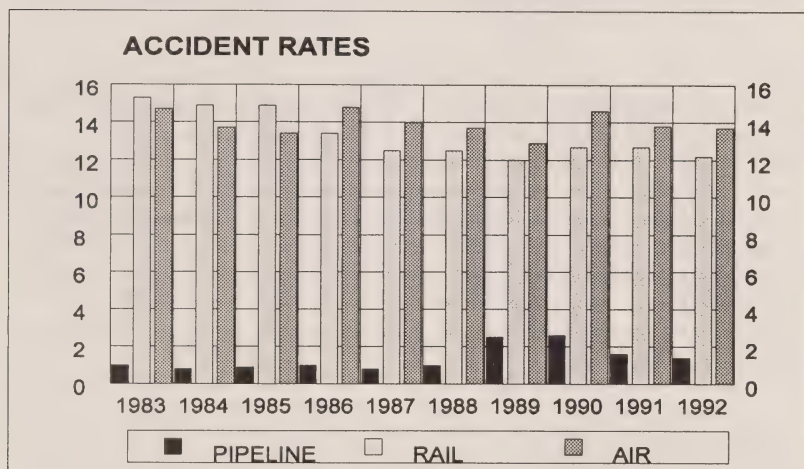
It is clear that the public of Canada demands an independent organization to analyze the failures in transportation safety. It is also plain that recommendations of the Board will tend to eliminate safety problems when implemented. In the long-term, the agency's reputation for competence, openness and fairness will probably be the best indicator of its effectiveness. Even this indicator is not always reliable. Although it is not the function of the Board to find fault or determine liability, these may be inferred from the Board's findings concerning the causes and contributing factors of an occurrence. Those inferences may lead some to try to discredit the TSB's work as part of their efforts to influence the effects of the Board's findings on the often large civil litigation claims associated with transportation



occurrences. The Board's findings may also have an impact on the commercial operations of transportation companies.

The ideal measurement of the TSB's effectiveness would be the number of accidents prevented as a result of its Program. It is, of course, not possible to quantify events that did not occur. The best internationally recognized measure of change in safety is the rate of occurrences. For rail, the rate is measured in accidents per million train-miles. For aviation, the rate is shown in terms of accidents per 100,000 flying-hours. The occurrence rate for commodity pipelines is measured in terms of accidents per Exajoule. For marine, due to the diverse nature of shipping, the activity levels are not completely recorded and the best that can be determined for the overall industry is the number of accidents reported. The transportation accident rate trends in Canada are depicted in Figure 5.

Figure 5: Transportation Accident Rates in Canada - 1983 to 1992



Numbers of accidents and accident rates can be measured, but what they say about safety is another matter. Changes in the effectiveness of reporting can significantly alter the number of occurrences. For example, it is believed that better marine reporting is the main cause of the increase in marine accidents reported in 1989 and 1990. Also, it is believed that the decrease in 1991 is due to a significant decrease in fishing activity. New trends in terms of occurrences reported, especially in rail and marine, are expected soon as the result of the implementation of the revised reporting criteria under the recently enacted TSB Regulations.



Changes in the aviation accident rate may stem from a judgemental factor such as the determination of the degree to which the safe operation of a vehicle is affected. The number of accidents does not reflect differences in the severity of accidents. Nevertheless, one must use extreme caution in trying to measure changes in safety based on anything less than major changes in the rates or numbers of occurrences.

Many factors outside of TSB control can influence transportation safety in Canada, such as transportation activity levels in each mode, economic and public policy, technology, public opinion, and natural phenomena (e.g. weather). Another factor is the effectiveness with which regulatory agencies such as Transport Canada (air, marine, rail) and the National Energy Board (pipelines) perform their roles. The quality of the safety actions, such as recommendations and advisories, issued by the Board are also significant factors. The safety consciousness of, and safety initiatives taken by, other members of the transportation community, such as industry, unions, and equipment manufacturers, have a major impact on transportation safety. With all of these factors at work, it is impossible to determine the specific influence of the TSB Program on transportation safety in Canada.

Two other important factors which are directly linked to TSB program effectiveness are the quality and timeliness of Board reports. The TSB realizes that these two factors alone have significant influence on the extent and speed with which its safety message is disseminated throughout the transportation community. Since 1991, the Board has asked staff to develop standards, systems and procedures designed to improve the timeliness and quality of occurrence reports. It was this concern that led to the June 1992 adoption of the Board's one-year reporting standard. This standard sets a target of one year in elapsed time between the date of an occurrence and the public release of the final report on that occurrence. In addition, staff are now in the process of finalizing new multi-modal standards for report writing as well as revised criteria for the recruiting and training of investigators who will be able to produce quality reports.

One other possible measure of TSB Program effectiveness is the degree to which the recommended safety actions are acted upon by those to whom they are addressed. In the majority of cases, TSB findings and recommendations are addressed to the Minister of Transport, the regulator of the air, marine and rail modes. The Board monitors the actions taken by the Minister and may comment in its reports on investigations or in its annual reports to Parliament. If the Board believes that a safety deficiency has remained unattended, it may decide to initiate a new investigation.

During 1993-94, the Minister of Transport responded positively to the majority of safety recommendations and advisories issued by the TSB. In many cases, Transport Canada has taken, or is planning to initiate, measures which will reduce or eliminate the safety deficiencies which were identified.



E. Performance Information and Resource Justification

As its available resource base decreases in line with overall government restraint measures, the TSB searches for new ways in which to get more for less without jeopardizing transportation safety. Consequently, it must continually examine, evaluate and adjust its priority setting and resource allocation criteria and mechanisms. It must also develop a capability to conduct internal reviews and audits designed to measure the effectiveness and efficiency of its ongoing programs.

Figure 6 provides a summary of how operating resources are utilized, broken down by sub-activity.

Figure 6: Program Requirements/Performance by Sub-Activity (\$000)

	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE*	\$	FTE	\$	FTE
Board	700	8	724	8	733	8
Executive, Legal, Policy and Planning	885	9	916	9	908	8
Investigation Operations	15,625	179	16,191	179	14,495	181
Safety Analysis and Communications	5,630	60	5,833	60	5,264	53
Corporate Services	3,509	50	3,642	50	4,506	47
Total	26,349	306	27,305	306	25,906	297

* Full-time equivalents (FTE) is the measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

General workload indicators are the numbers of reported accidents, incidents, and hazardous situations/conditions, which are defined collectively as transportation occurrences (see definition page 9). Under the TSB Regulations, all significant transportation accidents and incidents must be reported to the Board. In addition, the TSB also receives voluntary reports through the regular reporting process and, in the case of aviation, through its Confidential Aviation Safety Reporting Program.



It is the policy of the Board to investigate accidents and incidents where there is the potential for accident prevention, and the investigation is likely to result in meaningful safety information or action. Under the TSB's Occurrence Classification and Response System, all occurrences reported to the TSB are immediately recorded, after which they undergo an initial assessment to determine the required level of operational response and the expected potential for safety action.

Where it is determined that an occurrence has a high potential for safety action or a high degree of public interest, an investigation is conducted and a report is produced. These Board reports include the Board's findings and a description of safety deficiencies identified, as well as Board recommendations and other safety actions. In cases where, after a preliminary assessment of the facts, the potential for safety action is deemed to be low, an "occurrence assessment" document is prepared which describes the event and other pertinent circumstances. In minor instances, where no report or assessment is warranted, sufficient data is collected and included on the occurrence data base for further reference and/or study.

Figure 7: General Workload Indicators

Reported to the Board	Projected 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Marine					
Accidents	874	821	832	942	1,076
Incidents	394	370	292	224	261
	1,268	1,191	1,124	1,166	1,337
Pipeline					
Accidents	8	9	9	16	21
Incidents	45	41	29	31	23
	53	50	38	47	44
Rail					
Accidents	1,140	1,050	952	957	897
Incidents	650	600	708	823	589
	1,790	1,650	1,660	1,780	1,486
Aviation					
Accidents	525	510	494	520	549
Incidents	1,215	1,180	1,226	1,348	1,599
Confidential Reports	210	210	207	281	312
	1,950	1,900	1,927	2,149	2,460
Total	5,061	4,791	4,749	5,142	5,327

Although these workload indicators are external to the Board's control, they are not particularly difficult to predict. Figure 7 presents a summary of a number of elements that influence workload. Some of the numbers shown here are considerably different (especially



for marine) from numbers reported in Part III for the previous three fiscal years. This is due to a realignment of the historical numbers in line with reporting requirements under the Board's new reporting Regulations which came into force during 1992.

While the workload indicators shown in Figure 7 are of interest, simply forecasting the total number of transportation occurrences has limited value for determining the expected workload. It is evident that there would be a wide variance in human and financial resources expended in the complex investigation of a crash of a jetliner involving numerous fatalities, when compared with the relatively straightforward investigation of a crash of a single-engine private aircraft involving minor injuries. Even in the case of two accidents or incidents that appear to be similar circumstantially, there may be a significant variance in resources expended because of the evolving complexity of factors that emerge as the investigation progresses. Also, as transportation technology continues to develop at its current rapid pace, the job of investigation will become increasingly specialized, complex and resource-intensive.

The kinds of workload indicators that are available cannot be taken as more than very rough determinants of resource requirements. For example, economies-of-scale and productivity improvement measures are factors that can affect both effectiveness and efficiency. The Board's policy of concentrating on assessing occurrences initially on the basis of potential for producing safety action has reduced the actual number of investigations performed, while, at the same time, it has increased the overall effectiveness of the agency. When the Board was being formed, there was explicit recognition that it would conduct fewer investigations than the agencies that preceded it. In effect, under its new classification of occurrences policy, the Board will produce more for safety, with no increase in resources. At the same time, it will produce less for those who use its work for other than safety purposes.

A reduction in the number of accidents may, on the surface, indicate a reduced requirement for investigators. However, among those accidents which do occur, a number will be major occurrences, each requiring an intensive and comprehensive investigative effort. Also, investigations are becoming increasingly resource-intensive as investigative methods and techniques are updated and improved to respond to the complex technology of modern equipment. Furthermore, there is a need to maintain a "state-of-readiness" to respond quickly to the infrequent, but inevitable, major accidents. In many accidents, some of the evidence is transient and perishable. Consequently, a specialized and well-trained team of experts must be readily available for rapid response.



In addition to workload indicators which are a measure of demand on the Program, there are also a number of output indicators which can be measured and compared on a year-to-year basis as shown in Figure 8. The significant decrease in the number of reports, briefs and assessments forecast for 1993-94 and 1994-95, is mostly due to the gradual implementation over the last two years of the Board's new Occurrence Classification and Response System. This shift to fewer investigations with more safety payoff potential is becoming evident in the figures, as numbers of reports produced are decreasing while total safety actions (i.e. recommendations, advisories, information letters) tend to be on the increase.

Figure 8: Comparative Output Indicators

Output Indicators	Projected 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Reports, Briefs and Assessments	416	452	677	713	703
Safety Recommendations	75	65	44	29	53
Safety Advisories	80	50	68	131	43
Safety Information Letters	100	70	115	101	40
Safety Studies	5	2	1	0	1

The indicators which appear in Figure 8 are discrete Program outputs. It should be recognized that there are many other outputs produced by the TSB which are not listed, but which nevertheless contribute to the Board's objective. For example, in support of occurrence investigations, the TSB conducts engineering projects, technology evaluations, material analyses, and many different types of medical analyses. In addition, the TSB processes many requests for statistical information made by the public, the media, and the transportation community. The communications unit issues press communiqués and responds to numerous information requests in its efforts to keep the public informed. It is these, and many other outputs, which must be taken into account when considering the overall performance of the TSB Program in its efforts to advance transportation safety.



Section II

SUPPLEMENTARY INFORMATION

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Transportation Safety Board of Canada financial requirements by object are presented in Figure 9.

Figure 9: Details of Financial Requirements by Object (\$000)

	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	17,113	16,674	16,465
Contributions to employee benefits plans	2,270	2,221	1,805
Other personnel costs	350	335	302
	19,733	19,230	18,572
Goods and Services			
Transportation and communications	1,638	2,040	1,810
Information	264	329	366
Professional and special services	2,240	3,064	2,558
Rentals	92	115	116
Purchased repairs and upkeep	499	621	510
Utilities, materials and supplies	527	657	659
Other expenditures	39	49	9
	5,299	6,875	6,028
Total operating	25,032	26,105	24,600
Capital			
Minor capital*	1,317	1,200	1,306
Controlled capital**	--	--	--
Total capital	1,317	1,200	1,306
Total expenditures	26,349	27,305	25,906

* Minor capital is the residual after the amount of controlled capital has been established. In accordance with the Operating Budget principles, these resources would be interchangeable with Personnel and Goods and Services expenditures.

** Controlled capital contains budgetary expenditures for investment in: the acquisition of land, buildings and engineering structures and works; the acquisition or creation of other capital assets considered essential to ongoing program delivery; and major alterations, modifications or renovations that extend the use of capital assets or change their performance or capability.



2. Personnel Requirements

Personnel requirements (including statutory contributions to employee benefits plans) constitute approximately 79 per cent of total operating costs.

Figure 10: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1994-95	FTE Forecast 1993-94	FTE Actual 1992-93	Current Salary Range	1994-95 Average Salary Provision
Executive					
OIC Appointments ¹	5	5	5	45,600 - 170,500	96,780
Executive ²	10	10	9	63,300 - 128,900	82,920
Scientific and Professional					
Economics and Statistics	7	7	6	20,600 - 87,241	60,389
Engineering	15	15	16	29,722 - 80,521	58,702
Law	2	2	2	29,870 - 128,900	78,485
Medicine	1	1	1	53,980 - 114,907	89,400
Psychology	3	3	1	31,302 - 72,897	59,560
Other	5	5	4		56,510
Administration and Foreign Service					
Administrative Services	22	22	25	17,994 - 75,002	40,508
Computer Systems	6	6	8	24,060 - 78,759	49,181
Financial Administration	3	3	4	15,981 - 71,883	48,255
Information Services	7	7	6	17,849 - 67,814	51,372
Personnel Administration	5	5	4	16,882 - 69,291	47,378
Program Administration	3	3	3	17,994 - 75,002	56,044
Other	1	1	1		
Technical					
Aircraft Operations	55	55	53	50,467 - 87,647	66,284
Electronics	2	2	2	21,358 - 68,973	44,978
General Technical	4	4	3	16,608 - 73,190	43,892
Social Science Support	11	11	7	16,608 - 75,927	41,106
Technical Inspection	68	68	69	16,608 - 75,831	55,023
Other	1	1	2		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	42	42	40	16,999 - 41,724	27,898
Secretarial, Steno, Typing	28	28	26	16,847 - 41,991	28,489
	306	306	297		

* Full-time equivalents (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

¹ This includes all those at the DM level and all GICs.

² This includes all those in the EX-1 to EX-5 range inclusive.



Note: The current salary range column shows the salary ranges by occupations group at October 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions, and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted authorities. Figure 11 provides details of other cost items which need to be taken into account to arrive at the estimated total cost of the Program.

Figure 11: Total Cost of the Program for 1994-95 (\$000)

	Main Estimates 1994-95	Add* Other costs	Estimated Total Program Cost	
			1994-95	1993-94
Transportation Safety Board of Canada	26,349	3,129	29,478	30,477

* Other costs of \$3.13 million consist of the following:			(\$000)
• accommodation received without charge from Public Works			2,351
• cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services Canada			33
• employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat			694
• administration of Workers' Compensation received without charge from Labour Canada			51



B. Topical Index

- Accident prevention 9, 12, 24
- Accident rates 21, 22
- Advance transportation safety 9, 10, 26
- Airline industry 16
- Airports 15
- Applied title 2
- Audits of investigations 11
- Authorities, spending 4
- Authorities, use of 5
- Aviation activity, personnel 16
- Aviation Safety Reflexions, publication of 19
- Backlog, and timeliness of Reports 6
- Board members 13, 19
- Board reports
 - one-year reporting standard 22
 - quality and timeliness 22
- Canada Shipping Act 16
- Canadian aerospace industry 16
- Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) Act 10, 13, 16
 - Review Commission 6, 18
- Capital expenditures 27
- Causes and contributing factors 9-11, 20
- Chairperson 11, 13
- Chief Executive Officer 11, 13
- Chief Operating Officer 11, 13
- Civil air transportation system 15, 16
- Commission of Inquiry
 - Moshansky Report 16, 17
 - Tanker Safety 17
- Commodity pipelines 10, 11
- Communications 12
 - new technology affecting 18
 - strategy 19
- Competition 16
- Confidential Aviation Safety Reporting Program (CASRP) 23
- Confidential reporting 12
- Confidential Reports 24
- Corporate Services
 - functions, responsibilities 12
 - program requirements 23
- Dangerous goods 12, 17
- Derailments 17
 - due to wheel failure 18
- Directors of Investigations 13
 - and the Board 11
- Economic recession, influence on safety 16
- Economic regulation 16
- Engineering Services 11, 14
- Environment, environmental 16, 17
- Exclusive authority 9, 13
- Executive Director 11, 13
- External factors 15
- Financial performance 8
- Financial requirements
 - by authority 4
 - by object 27
 - summary 8
- Findings 11, 12
 - and timeliness of Reports 6
 - annual report of 9
 - causes, contributing factors of 9
 - inferred fault, liability 20
 - issuing public reports on 11
 - role of Investigation Operations 11
- Fishing industry 15, 21
- Forecasts 8, 23, 24, 26-29
- Foreign investigations 9
- Full-time equivalents (FTE) 2, 8, 23, 28
- Global Partnerships 7
- Government policy 16
- Governor in Council
 - and review of CTAISB Act 6
- Hazardous situations, conditions 23
- Head office 14
- Human performance 12
- Human Performance/Factors 7
- Independent, independence 7, 9, 11, 20
- Informatics 12
- International Civil Aviation Organization (ICAO) 9
- International Co-operation/Assistance 7
- International Transportation Safety Association (ITSA)
 - and Global Partnerships 7
- Investigation Operations
 - dangerous goods component 12
 - functions, responsibilities 11
- Investigators
 - recruitment, training development 11
 - reduced requirement for 25
 - technological developments useful to 18
- Jeddah, Saudi Arabia 17
- Legal services 11
- Liability 20
 - civil, criminal 10
- Macdonald-Cartier International Airport 14
- Main Track Derailments Study
 - Special Examination 7
- Mandate 10, 19
- Marine accidents, incidents 21
- Marine passenger traffic 15
- Marine safety 17
- Medical services 12
- Minister 10, 22
- Minister of Transport 22
- Moshansky Commission of Inquiry 16
 - report recommendations 17



- Nationair 17
- National Capital Region 14
- National civil transportation system 15
- National Energy Board 22
- National pipeline system 15
- National railway system 15
- National Transportation Act 16
- Nepal 7
- Netherlands 7
- Oakville, Manitoba, derailment at 17
- Objectives 2, 9, 10, 16, 20, 26
- Occurrence assessment 24
- Occurrence Classification and Response System 24, 26
- Occurrences, classes of 11, 25
- One-year reporting standard
 - new standard 6
 - of Board reports 22
- Open skies 16
- Operating Budget 2, 23, 27
- Organization
 - program, for delivery 13
 - structure 13
- Output indicators 26
- Passenger safety, and Human Performance Factors 7
- Personnel requirements 28
- Persons with a direct interest 13
- Pipeline safety 17
- Policy and Planning 11
- President of the Queen's Privy Council 9
- Program description 11
- Program effectiveness 20, 22
- Program outputs 26
- Public confidence / awareness 7
- Public inquiries
 - as part of investigative process 9
- Public reports 11, 12
- Quality, of Board Reports 6, 22
- Railway safety 17, 18
- Railway Safety Act 16
- Recommendations and timeliness of Reports 6
- Regional offices 14, 19
- Regulations 10, 23
- Regulations, new reporting 25
- Regulatory agencies, bodies 12, 22
- Reportable incidents 23
- Reporting criteria, revised 21
- Reports 26
 - editorial standards 12
 - for Board consideration 11
 - issuing public 11
 - occurrence 12
 - quality 6
 - receiving voluntary 23
 - role of Corporate Services 12
 - timeliness 6
- Review of the CTAISB Act 6, 16
- Review/Rationalization of Regional Operations 19
- Safety actions 22, 24, 26
- Safety Advisories 12, 26
- Safety Analysis and Communications
 - functions, responsibilities 12
 - program requirements 23
- Safety consciousness 22
- Safety deficiencies
 - analysis of 12
 - and timeliness of Reports 6
 - identify 9, 11
 - reduction of 9, 22
- Safety failures 9
- Safety Information Letters 12, 26
- Safety payoff 26
- Safety Recommendations 26
 - addressed to Transport Canada 22
 - drafting of 12
 - making of 11
 - Transport Canada acting upon 22
- Safety Studies 12, 26
- Saudi Arabia 7, 17
- Secretariat 12
- Ships, shipping 9, 11, 15, 18, 21
- Situation or condition 9, 23
- Special Investigations 9
- Special Studies 9
- St. John's, Newfoundland 14
- Standards
 - human performance investigation 12
 - improvement of investigative 11
- Statutory name 2
- Straight-plate wheels 18
- Strategic planning 11
- Stress corrosion cracking 17
- Substance use/abuse 16
- Sweden 7
- Tanker Safety, Commission of Inquiry 17
- Timeliness, of Board Reports 6, 22
- Transport Canada
 - acting upon TSB recommendations 22
 - as a regulatory agency 22
 - Aviation and Airports Group 16
 - measures to reduce or eliminate safety deficiencies 22
 - transfer of operating authority 16
- Transportation community 22, 26
- Transportation industry confidence / awareness 7
- Transportation safety 22
 - advancement of 4, 10, 16, 20, 26
 - as an objective of TSB 9
 - outside influences 22
 - special studies, investigations regarding 9
- United States 7, 16
- Vancouver, British Columbia 14
- Via Rail 16
- Voluntary reports 23
- Workload indicators 23-26





- Nationair 19
Navires 10, 12, 19
Népal 7
volume d'activité des 16, 23
Nom officiel 2
Norme d'un an 24
nouvelle norme 6
rapports du BST 24
Normes
amélioration des enquêtes 13
enquête sur la performance humaine 13
Oakville (Mamitoba), déraillement à 18
Objectifs 2, 10, 11, 17, 22, 29
Office national de l'énergie (ONE) 24
Opérations aériennes, personnel 17
Organisation
de structure 14
Programme, pour l'exécution du 14
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) 10
Organismes de réglementation 13, 24
Ouverture de l'espace aérien 17
Pays-Bas 7
Performance humaine 13
Personnes qui sont directement intéressées 14
Planification et politiques 12
Planification stratégique 12
Politique gouvernementale 17
Pouvoir exclusif 10, 14
Présentation en temps opportun
rapports du BST 6, 24
Président 12, 14
Président du Conseil privé de la Reine 10
Président-directeur général 12, 14
Prévention des accidents 10, 13, 27
Prévisions 9, 26, 30-32
Productivité du Programme 29
Produits 11, 12
Programme de rapports confidentiels sur la sécurité
aérienne 26
Rapport confidentiel 13, 27
Rapports
diffusion des rapports publics 12
normes de rédaction 13
pour examen par le Bureau 12
sur les événements 12, 14
Rapports du BST
présentation en temps opportun 6, 24
qualité 6, 24
rapports présents volontairement 26
Rapports publics 12, 13
Rapports volontaires 26
Récession économique
effets possibles sur la sécurité 17
Recommandations en matière de sécurité 6, 29
Recommandations sur la sécurité
adressées à Transports Canada 25
mesures prises par Transports Canada 25
Réflexions sur la sécurité aérienne
publication de 21
Région de la Capitale nationale 15
Réglement 11, 26
Réglementation économique 17
Réseau ferroviaire national 16
Réseau national de productoduc 16
Responsabilités 22
Résultats financiers 9
civiles, pénales 12
Résultats sur la sécurité 29
Retard des enquêtes en cours 6
Révision de la Loi sur le BCEAST 7
Révision et rationalisation des opérations
régionales 20
Routes à toile droite 20
Secrétariat 14
Sécurité des passagers 8
Sécurité des pipelines 18
Sécurité des transports 4, 24
comme objectif du BST 10
études spéciales, enquêtes 10
influences extérieures 24
promotion 4, 10, 11, 17, 22, 29
Sécurité ferroviaire 18, 20
Sécurité maritime 18
Sensibilisation, à la question de la sécurité 24
Services intégrés
besoins du Programme 26
fonctions et responsabilités 14
Services juridiques 12
Services médicaux 13
Situations dangereuses 10, 26
St John's (Terre-Neuve) 15
Suède 8
Système de transport de l'aviation civile 17
Système national de transport civil 16
Taux d'accidents 23, 24
Titre d'usage 2
Trafic des passagers maritimes 16
Transports Canada
en tant qu'organisme de réglementation 24
Groupe Aviation et Groupe Aéroports de 17
mesures prises à la suite des recommandations
du BST 24
mesures qui réduiront ou élimineront les
manquements 25
transferts de l'autorisation d'exploitation 17
Vancouver (Colombie-Britannique) 15
Vérification des enquêtes 13
Via Rail 17



- Accidents et incidents maritimes 24
- Administrateur en chef des opérations 12, 14, 14
- Administration centrale 15
- Aéroport international Macdonald-Cartier 15
- Aéroports 17
- Analyse de la sécurité et communications besoins du Programme 26
- Arabie Saoudite 7, 19
- Association internationale de la sécurité des transports 8
- Autorisations entreprises conjointes mondiales 7
- de dépenser 4
- utilisation des 5
- Avis de sécurité 13, 29
- Besoins en personnel 31
- Besoins financiers par autorisation 4
- sonnante 9
- Budget de fonctionnement 2, 26, 30
- Bureaux régionaux 15, 20
- Causes et facteurs contributifs 10-12, 22
- Commission d'enquête
- Moshansky, Rapport de la 17, 19
- sur la sécurité des pétroliers 18
- Communications nouvelle technologie touchant les 19
- stratégie des 21
- Concurrence 17
- Confiance et reconnaissance du public 8
- Consommation ou abus d'intoxicants 17
- Constations 12, 13
- blâme, responsabilité 22
- dégager les causes et facteurs contributifs des 10
- diffusion des rapports publics 12
- et présentation des rapports en temps opportun 6
- rapport annuel 10
- Coopération et aide internationales 7
- Coopération des enquêtes fonctions et responsabilités 12
- merchandises dangereuses 13
- Dépenses en capital 30
- Détachements 18
- attribuables à la défaillance des roues 20
- étude spéciale sur les 7
- Description du Programme 12
- Directeur exécutif 12, 14
- Directeurs des enquêtes 14
- Djeddah, Arabie Saoudite 19
- relations du bureau avec les 12
- Ministre 11, 25
- Ministère des Transports 25
- Ministère des transports 24, 29
- Milieu des transports 24, 27, 29
- Membres du Bureau 14, 21
- Marchandises dangereuses 13, 18
- réduction 10, 25
- rapports et des 6
- présentation en temps opportun des constatation 10, 12
- analyse 13
- Manquements à la sécurité 6
- Mandat 11, 21
- Loi sur les transports nationaux 17
- Commission de révision de 19
- transports (BCEATST) 11, 14, 17
- accidents de transport et de la sécurité des
- Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les
- Loi sur la sécurité ferroviaire 17
- Loi sur la marine marchande du Canada 17
- Lettrés d'information sur la sécurité 13, 29
- Laboratoire technique 13, 15
- Informatique 13, 19
- Industrie du transport aérien 17
- Industrie de la pêche 16, 24
- Industrie aérospatiale canadienne 17
- Indicateurs de productivité 29
- Indicateurs de la charge de travail 26-29
- Indépendant(e)(s) 8, 10, 12, 22
- Incidents à signaler 26
- Gouverneur en Conseil révision de la Loi sur le BCEATST 7
- Facteurs humains et performance humaine 8
- Facteurs externes 16
- de l'intervention suite aux 27, 29
- Événements, évaluation d' 27
- Événements, classification des rapports et nature 28
- Études spéciales 10
- Études de sécurité 13, 29
- États-Unis 7, 17
- Équivalent à plein temps (EPT) 2, 9, 26, 31
- Environnement, environnemental 17, 18
- Entreprises conjointes mondiales 7
- réduction des besoins en 28
- recrutement, formation, perfectionnement 13
- Innovations technologiques utiles pour les 20
- Enquêteurs
- Enquêtes spéciales 10
- Enquêtes publiques dans le cadre du processus d'enquête 11
- Enquêtes à l'étranger 10
- recommandations du rapport 19
- Enquête de la Commission Moshansky 17
- Efficacité du Programme 22, 25



*	Les autres coûts de 3,13 millions de dollars se répartissent comme suit : (en milliers de dollars)	
2 351	• locaux fournis gratuitement par Travaux publics	
33	• service d'émission de chèques et autres services comptables assurés gratuitement par Approvisionnement et Services Canada	
694	• avantages sociaux des employés couvrant la part de l'employeur, primes et coûts d'assurance payés par le Secrétaire du Conseil du Trésor	
51	• administration gratuite, par Travail Canada, de l'indemnisation des accidentés du travail	

Bureau de la sécurité des transports du Canada			
Budget des dépenses 1994-1995	Ajouter* autres coûts	1994-1995	1993-1994
Coût total estimatif du Programme			
26 349	3 129	29 478	30 477

Tableau 11 : Coût total du Programme pour 1994-1995 (en milliers de dollars)

Le Budget des dépenses du Programme ne renferme que les dépenses devant être imputées aux crédits autorisés. Le tableau 11 renferme les détails d'autres postes budgétaires dont il faut tenir compte dans le calcul du coût estimatif du Programme.

3. Coût net du Programme

Notes: La colonne «provision actuelle pour le traitement» indique les échelles de traitement par groupe professionnel, en vigueur au 1^{er} octobre 1993. La colonne «traitement moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Il se peut que les comparaisons d'une année à l'autre soient modifiées par les changements qui surviennent au chapitre de la répartition des éléments qui sous-tendent les calculs.

assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais ils en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.



¹ Cet inclut tous les sous-ministres et tous les postes dotés par le gouverneur en Conseil à tous les niveaux.
² Cet inclut tous les postes des niveaux BX-1 à BX-5 inclusivement.

* L'expression «équivalents à plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas

Direction	Nominations par décret ¹		Gestion ²	Scientifique et professionnel				Economie et statistique				Technique				Administration et services extérieurs				Technique				Soutien administratif				Travail d'écriture, et de réglementation				Secrétaires/Sténographes/Dactylographes																		
ETP*	Budget 1994-1995	ETP	1993-1994	ETP	Réel 1992-1993	Echelle des traitements	actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1994-1995	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 780	82 920	60 389	20 600 - 87 241	29 722 - 80 521	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	60 389	58 702	78 485	29 870 - 128 900	53 980 - 114 907	31 302 - 72 897	5	3	5	7	15	15	2	1	1	2	2	1	3	5	5	22	22	6	6	3	3	1	55	55	2	2	4	11	68	1	42	42	28	306	306	297
	96 78																																																	

Section II

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Les besoins financiers du Bureau de la sécurité des transports du Canada par article sont présentés au tableau 9.

Tableau 9 : Détails des besoins financiers par article (en milliers de dollars)

	Budget 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993
Personnel			
Traitement et salaires	17 113	16 674	16 465
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 270	2 221	1 805
Autres frais touchant le personnel	350	335	302
Biens et services			
Transports et communications	1 638	2 040	1 810
Information	264	329	366
Services professionnels et spéciaux	2 240	3 064	2 558
Location	92	115	116
Achat de services de réparation et d'entretien	499	621	510
Services publics, fourniture et approvisionnement	527	657	659
Autres dépenses	39	49	9
Total des dépenses de fonctionnement	25 032	26 105	24 600
Capital			
Dépenses secondaires*	1 317	1 200	1 306
Immobilisation contrôlée**	--	--	--
Total des dépenses en capital	1 317	1 200	1 306
Total des dépenses	26 349	27 305	25 906

* Les dépenses secondaires sont constituées de ce qui reste une fois que le montant des immobilisations contrôlées a été établi. Conformément aux principes du budget de fonctionnement, les ressources qui y sont affectées et celles qui sont affectées au personnel ainsi qu'aux biens et services sont interchangeables.

** Les immobilisations contrôlées comprennent les dépenses budgétaires servant aux investissements pour l'acquisition de terrains, d'immeubles, d'ouvrages d'art et de travaux du génie; l'acquisition ou la création d'autres immobilisations qui sont considérées comme essentielles à l'exécution du programme en cours; les changements, modifications ou renouvellements d'importance qui prolongent l'utilisation des immobilisations ou modifient leur rendement ou leur capacité.





Les indicateurs énumérés au tableau 8 constituent des produits du Programme qui sont distincts. Il faut reconnaître qu'il y a beaucoup d'autres produits qui ne sont pas indiqués mais qui contribuent néanmoins aux objectifs du Bureau. Par exemple, dans le cadre des enquêtes sur les événements, le BST réalise des projets d'ingénierie et effectue des évaluations techniques, des analyses d'échantillons et de nombreux types différents d'analyses médicales. Par ailleurs, le BST traite les demandes de renseignements statistiques provenant du public, des médias et du milieu des transports. Le service de communication publie des communiqués et répond aux demandes de renseignements dans le but de tenir continuellement le public au courant. Ce sont ces données et d'autres produits qui doivent être pris en considération lorsqu'on évalue le rendement du Programme du BST au chapitre de la promotion de la sécurité des transports.

Tableau 8 : Indicateurs comparatifs de productivité

Indicateurs de productivité	Projeté 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992	Réel 1990-1991
Rapports, comptes rendus factuels et évaluations	416	452	677	713	703
Recommandations de sécurité	75	65	44	29	53
Avais de sécurité	80	50	68	131	43
Lettres d'information	100	70	115	101	40
Études de sécurité	5	2	1	0	1

En plus des indicateurs de la charge de travail qui sont une mesure des exigences du Programme, il existe plusieurs indicateurs de productivité qui peuvent être mesurés et comparés sur une base annuelle, comme l'illustre le tableau 8. La diminution importante du nombre de rapports, de comptes rendus factuels et d'évaluations prévue en 1993-1994 et en 1994-1995 est essentiellement due à la mise en oeuvre graduelle, au cours des deux dernières années, du nouveau système de classification des rapports et de la nature de l'intervention du BST. Cela a réduit le nombre des enquêtes et a donné des possibilités de meilleurs résultats au chapitre de la sécurité avec une augmentation du total des mesures de sécurité (recommandations, avis, lettres d'information) comme le montrent les chiffres.

Faut demeurer en « disponibilité » afin de pouvoir intervenir immédiatement dans les cas rares, mais inévitables, d'accident particulièrement grave. Dans la plupart des accidents, les éléments de preuve sont extrêmement éphémères et périssables. Par conséquent, une équipe d'experts hautement spécialisée et bien formée doit se tenir prête à intervenir en tout temps.



Ces indicateurs de charge de travail ne dépendent pas du Bureau mais ne sont pas particulièrement difficiles à prédire. Le tableau 7 présente sommairement un certain nombre des éléments qui peuvent influencer la charge de travail. Quelques-uns des chiffres indiqués ici (surtout ceux de la marine) diffèrent considérablement de ceux de la Partie III des trois derniers exercices car il a fallu réajuster les chiffres antérieurs en fonction des exigences imposées par le nouveau Règlement du BST en ce concerne le rapport des événements qui est entré en vigueur au cours de 1992.

Bien que les indicateurs de la charge de travail indiqués au tableau 7 présentent un certain intérêt, la simple prévision du nombre total d'événements de transport ne suffit pas pour déterminer la charge de travail. De toute évidence, il y aurait un écart important entre les ressources humaines et financières consacrées à une enquête complexe sur l'écrasement d'un avion de ligne à réaction ayant entraîné de nombreuses pertes de vie, et les ressources affectées à une enquête relativement simple portant sur l'écrasement d'un monomoteur privé qui n'a fait que des blessés légers. Même dans le cas de deux accidents ou incidents survenus dans des circonstances apparemment identiques, les ressources consacrées aux enquêtes varient souvent beaucoup en raison de la complexité croissante des facteurs déterminants qui émergent à mesure qu'avance l'enquête. Par ailleurs, la rapidité avec laquelle évolue actuellement la technologie des transports fait que les enquêtes deviendront de plus en plus spécialisées et complexes et exigeront toujours plus de ressources.

Les types d'indicateurs de la charge de travail qui sont disponibles ne sont guère plus que des déterminants grossiers des besoins en matière de ressources. Par exemple, les économies d'échelle et les mesures d'amélioration de la productivité sont des facteurs qui peuvent toucher à la fois l'efficacité et l'efficience. La décision du Bureau de se concentrer sur l'analyse des événements qui, au départ, présentent des possibilités quant à l'application de mesures de sécurité réduit le nombre d'enquêtes tout en augmentant l'efficacité de l'organisme. Au moment où le Bureau a été établi, il était explicitement admis qu'il mènerait moins d'enquêtes que les organismes qui l'avaient précédé. En fait, avec sa nouvelle classification des événements, le Bureau produira plus en vue d'améliorer la sécurité sans qu'il y ait augmentation des ressources. En revanche, il produira moins pour ceux qui utilisent ses travaux à des fins autres que la sécurité.

De même, si une réduction du nombre des accidents peut apparemment indiquer une réduction des besoins en enquêteurs, il suffit que certains de ces accidents soient graves pour nécessiter des enquêtes complexes et approfondies. En outre, ces enquêtes exigent de plus en plus de ressources à mesure que les méthodes et techniques d'enquête se perfectionnent pour s'adapter à la technologie complexe de l'équipement moderne. De plus, il



Signaux au Bureau	Projeté	Prévu	Réel	Réel	Réel
	1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
Marine	Accidents	874	821	832	942
	Incidents	394	370	292	224
Produits	Accidents	8	9	9	16
	Incidents	45	41	29	31
Rail	Accidents	1 140	1 050	952	957
	Incidents	650	600	708	823
Aviation	Accidents	525	510	494	520
	Incidents	1 215	1 180	1 226	1 348
Rapports confidentiels	Accidents	525	510	494	520
	Incidents	1 215	1 180	1 226	1 348
Total	1 950	1 900	1 927	2 149	2 460
	5 061	4 791	4 749	5 142	5 327

Tableau 7 : Indicateurs généraux de la charge de travail

Si l'on détermine qu'il s'agit d'un événement qui exige de prendre une mesure de sécurité valable ou qui revêt un grand intérêt pour le public, on procède à une enquête et à la rédaction d'un rapport. Celui-ci comprend les constatations du Bureau et précise les manquements à la sécurité constatés, de même que les recommandations et les autres mesures de sécurité du Bureau. Dans le cas où, après évaluation préliminaire, on estime que les faits ne se prêtent probablement pas à des mesures de sécurité, on rédige une «évaluation d'événement» décrivant l'événement et d'autres circonstances pertinentes. Pour les événements qui ne donnent pas lieu à un rapport ou à une évaluation, des informations suffisamment détaillées sont réunies et incluses dans la base de données sur les événements pour fins de référence ou d'étude ultérieure.

Le Bureau a pour politique de faire enquête sur tous les accidents et incidents lorsqu'il juge que cela peut présenter un intérêt au chapitre de la prévention et lorsque l'enquête est susceptible de révéler des renseignements ou d'entraîner des mesures qui auront des répercussions sur la sécurité. Dans le cadre du système de classification des rapports et de la nature de l'intervention du BST, tous les événements signalés au Bureau sont immédiatement consignés, après quoi ils font l'objet d'une évaluation initiale qui permet de déterminer la nature de l'intervention exigée et l'intérêt éventuel d'une mesure de sécurité.

E. Données sur le rendement et justification des ressources

Avec la réduction des ressources mises à sa disposition, dans le cadre des restrictions imposées par le gouvernement, le BST cherche des moyens d'en faire plus avec moins sans compromettre la sécurité des transports. Il doit donc continuellement examiner, évaluer et réajuster ses priorités ainsi que ses critères et ses mécanismes d'affectation des ressources. Il doit aussi acquérir une capacité d'effectuer des études et des vérifications internes pour mesurer l'efficacité et l'efficience de ses programmes.

Le tableau 6 résume l'emploi des ressources d'exploitation ventilées par sous-activité.

Tableau 6 : Besoins et rendement du Programme par sous-activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		Prévu		Réal	
	\$	ETP*	\$	ETP	\$	ETP
Le Bureau	700	8	724	8	733	8
Haute gestion, services juridiques, politiques et planification	885	9	916	9	908	8
Coordination des enquêtes	15 625	179	16 191	179	14 495	181
Analyse de la sécurité et communications	5 630	60	5 833	60	5 264	53
Services intégrés	3 509	50	3 642	50	4 506	47
Total	26 349	306	27 305	306	25 906	297

* Selon le concept de budget de fonctionnement, on mesure les ressources humaines en équivalents à plein temps (ETP), ce qui tient compte du retrait des contrôles effectués par le Conseil du Trésor sur la consommation de ressources humaines. Les ETP correspondent au nombre d'heures de travail effectuées chaque semaine par un employé calculées selon le rapport existant entre les heures réelles d'affectation et les heures normales de travail.

Les indicateurs généraux de la charge de travail correspondent au nombre d'accidents, d'incidents et de situations dangereuses qui ont été signalés et qui se définissent collectivement comme des événements de transport (voir définition page 10). En vertu du Règlement sur le BST, les accidents de transport et incidents importants doivent être signalés au Bureau. De plus, le BST reçoit également des rapports présentés volontairement, soit dans le cadre du processus régulier de rapport soit, en ce qui concerne l'aviation, dans le cadre du Programme de rapports confidentiels sur la sécurité aérienne.



recrutement et la formation des enquêteurs pour leur permettre de produire des rapports de qualité.

On peut aussi mesurer l'efficacité du programme du BST en examinant jusqu'à quel point ceux auxquels s'adressent les mesures de sécurité recommandées y donnent suite. Dans la majorité des cas, les constatations et les recommandations du BST sont destinées au ministre des Transports qui a la responsabilité de régler le transport maritime, ferroviaire et aérien. Le Bureau contrôle les mesures prises par le ministre et peut faire des commentaires dans ses rapports d'enquête ou dans ses rapports annuels au Parlement. S'il estime qu'un manquement à la sécurité n'a pas fait l'objet de mesures correctives, il peut décider d'entreprendre une nouvelle enquête.

Le ministre des Transports a donné suite à la plupart des recommandations et des avis de sécurité émis par le BST en 1993-1994. Ceci signifie que, dans bien des cas, Transports Canada a pris ou envisagé de prendre des mesures qui réduiront ou élimineront les manquements à la sécurité qui ont été constatés.





dans l'efficacité des comptes rendus peuvent modifier considérablement le nombre d'événements. On estime, par exemple, que l'augmentation des accidents maritimes en 1989 et 1990 est attribuable principalement à un système de rapport plus efficace. On estime également que la baisse enregistrée en 1991 est due à une diminution importante des activités de pêche. On s'attend à voir prochainement de nouvelles tendances dans le rapport des événements, surtout dans les secteurs ferroviaire et maritime, par suite de la révision des critères d'accident ou d'incident à signaler, lesquels sont entrés en vigueur en vertu du nouveau Règlement sur le BST. Le changement dans les taux d'accidents aéronautiques peut être lié aux critères qui servent à déterminer, par exemple, dans quelle mesure le fonctionnement sécuritaire d'un véhicule entre en jeu. Le nombre d'accidents ne permet pas de mesurer les différences dans la gravité des accidents. Il faut donc être très prudent lorsqu'on essaie de mesurer les changements qui touchent la sécurité autres que les fluctuations importantes du taux ou du nombre d'événements.

Il existe de nombreux facteurs qui échappent au BST et qui peuvent influer sur la sécurité des transports au Canada, notamment le volume d'activité de chaque mode, les politiques économiques et publiques, la technologie, l'opinion publique et certains phénomènes naturels — les conditions atmosphériques, par exemple. L'efficacité avec laquelle les organismes de réglementation remplissent leur rôle, notamment Transports Canada (pour le transport aérien, maritime et ferroviaire) et l'Office national de l'énergie (pour les produits), et la façon dont ils donnent suite aux mesures de sécurité comme les recommandations et les avis de sécurité dont leur fait part le Bureau sont aussi des variables importantes. La sensibilisation d'autres intervenants du milieu des transports, comme les syndicats, l'industrie et les fabricants de matériel, à la question de la sécurité et les initiatives qu'ils prennent ont également une incidence marquée sur la sécurité des transports. Étant donné tous les facteurs externes en jeu, il est impossible de savoir exactement dans quelle mesure le Programme du BST influence vraiment la sécurité des transports au Canada.

Deux autres facteurs importants qui sont directement reliés à l'efficacité du BST sont la qualité de ses rapports et leur présentation en temps opportun. Le Bureau est bien conscient que ces deux facteurs ont une grande influence sur la portée et la vitesse de diffusion de son message sur la sécurité au sein de la communauté des transports. Depuis 1991, le Bureau demande au personnel d'élaborer des normes, des systèmes et des procédures visant à améliorer la rapidité de production et la qualité des rapports. En juin 1992, il a finalement adopté une norme selon laquelle les rapports doivent être produits dans un délai d'un an, c'est-à-dire qu'il ne devrait pas s'écouler plus d'un an entre la date d'un événement et la publication du rapport final. De plus, le personnel est en train de finaliser de nouvelles normes multimodales pour la rédaction des rapports ainsi que des critères révisés pour le

Il est possible de quantifier le nombre d'accidents et le taux d'accidents, mais encore faut-il interpréter ce que ces chiffres signifient au chapitre de la sécurité. Les changements

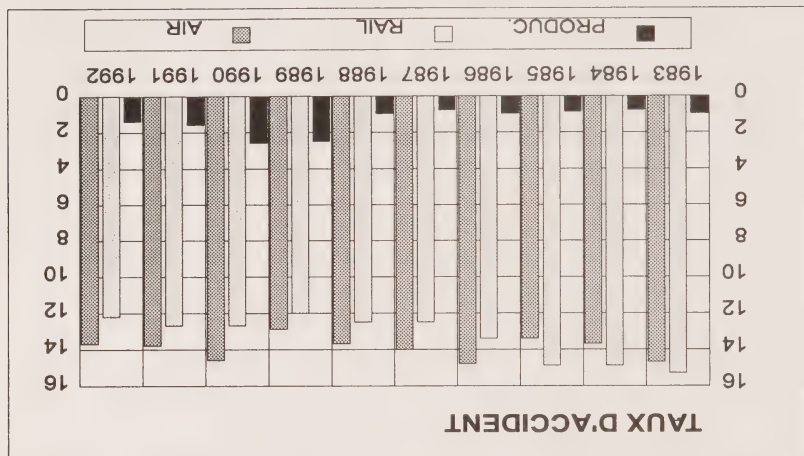


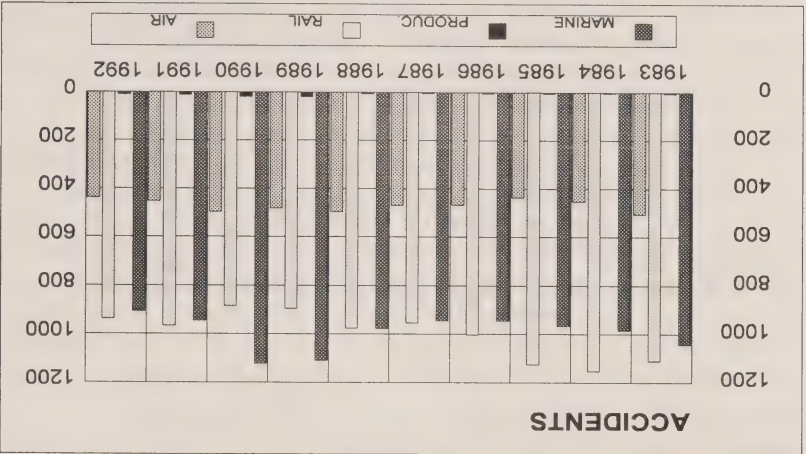
Tableau 5: Taux d'accidents de transport au Canada - 1983 à 1992

La façon idéale de mesurer l'efficacité du BST serait de calculer le nombre d'accidents que son Programme a empêchés, mais il est naturellement impossible de quantifier des événements qui ne se sont pas produits. La meilleure façon de mesurer le changement apporté à la sécurité (reconnue au niveau international) est donc le taux d'accidents. Pour le chemin de fer, le taux est exprimé selon le nombre d'accidents par million de trains-milles, tandis que pour l'aviation, il est exprimé selon le nombre d'accidents pour 100 000 heures de vol. Le taux d'accidents de produits est exprimé selon le nombre d'accidents par exajoule. Pour la marine, le volume des activités n'est pas enregistré dans sa totalité en raison de la diversité des navires, et le mieux qu'on puisse faire pour l'ensemble du secteur est de calculer le nombre d'accidents signalés. Les tendances des taux d'accidents de transport au Canada sont illustrées au tableau 5.

certaines personnes à essayer de discréditer le travail du BST, dans le but d'influencer les effets des poursuites civiles qui accompagnent les événements de transport et dont l'enjeu est souvent très élevé. Les constatations du Bureau peuvent également avoir des répercussions sur les activités des compagnies de transport.

Le BST est le seul organisme au Canada à se consacrer uniquement à la promotion de la sécurité des transports, même s'il existe d'autres services du gouvernement et de l'industrie qui ont également l'amélioration de la sécurité parmi leurs objectifs. Toutefois, les ressources du BST représentent probablement moins d'un pour cent de toutes celles qui contribuent à la promotion de la sécurité des transports au Canada. Par conséquent, il n'est pas possible de quantifier l'incidence de la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports. Pour illustrer l'ampleur de la situation, le tableau 4 montre le nombre total d'accidents de transport, par mode, sans tenir compte des incidents, qui ont fait l'objet de rapports au Canada au cours des dix dernières années.

Tableau 4 : Accidents de transport au Canada (signalés) - 1983 à 1992



Il est certain que le public canadien exige qu'il y ait un organisme indépendant pour analyser les manquements à la sécurité des transports. Il est également évident que la mise en application des recommandations du Bureau vise à éliminer les problèmes de sécurité. À long terme, la réputation de compétence et d'objectivité de l'organisme sera probablement le meilleur indicateur de son efficacité. Pourtant, cet indicateur n'est pas toujours fiable. Il n'appartient pas au Bureau d'attribuer des blâmes ou de déterminer des responsabilités. Cependant, la faute ou la responsabilité peut être établie à partir des conclusions du Bureau sur les causes et les facteurs qui contribuent à un événement. Ces déductions peuvent inciter





3. Mise à jour des initiatives signalées précédemment

Le BST poursuit le programme de communications qu'il a entrepris au cours de l'exercice financier 1990-1991 :

Stratégie des communications : Ce programme était destiné à établir l'identité du Bureau tant auprès de l'industrie du transport que du public canadiens. Le programme est essentiellement pris en charge par le président, les membres du Bureau et les cadres supérieurs qui expliquent la philosophie de l'organisme et ses méthodes de travail à l'industrie et aux groupes d'intérêt public. Il s'appuie également sur l'élaboration et la diffusion de programmes audiovisuels et de brochures, la présentation d'expositions du Bureau et d'autres articles publicitaires expliquant le mandat et les activités du BST. Plus récemment, cette initiative vise surtout à développer et à renforcer les relations avec les communautés maritimes nationales et internationales. À cette fin, le président et les membres du Bureau ont fait des exposés sur le BST et la sécurité des transports au Canada devant divers organismes et cadres supérieurs de l'industrie maritime. De plus, en 1993, le Bureau a entrepris de communiquer son message de sécurité par l'intermédiaire de sa nouvelle publication «Réflexions sur la sécurité aérienne». Ce périodique a été très bien reçu par l'industrie et on a entrepris de produire d'autres versions des «Réflexions» pour les modes maritime et ferroviaire au début de 1994-1995. La mise en oeuvre de ce programme de communications, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, se poursuivra au cours de l'exercice 1994-1995.



1990, le BST a hérité d'un total de 17 bureaux régionaux et de district des trois organismes précédents. Depuis ce temps, il a réussi à les regrouper en onze bureaux dispersés dans l'ensemble du pays mais on continue de croire qu'il est encore possible de réduire ce nombre en intégrant et en centralisant certaines activités opérationnelles et leurs services de soutien connexes au niveau du bureau régional. Par conséquent, l'objet principal de cette étude vise à déterminer si on peut économiser sur les coûts et augmenter l'efficacité en rationalisant davantage les opérations régionales du BST. L'équipe chargée de cette étude s'assurera que ses conclusions respectent les pouvoirs légaux et les politiques existants du Bureau et rendront l'organisme plus efficace. Le rapport final de l'équipe qui devrait être remis au début de 1994-1995 devrait contenir un éventail d'options sur la configuration des bureaux régionaux et de district du BST qui offriront une qualité de service satisfaisante au public avec un coût moindre pour les opérations et l'administration et des répercussions minimales sur le personnel.

opérations régionales :

À la fin de 1993-1994, le BST a entrepris une importante révision de ses

2. Initiatives

Si nombre de ces perfectionnements technologiques récents permettent aux enquêteurs d'exercer plus efficacement leurs fonctions, ils rendent également de plus en plus complexes et spécialisées les enquêtes et les analyses en matière de sécurité.

Dans le domaine de l'aviation, nombre des aéronefs de la nouvelle génération, gros et petits, sont extrêmement sophistiqués. La technologie la plus récente a introduit les commandes de vol électriques et les postes de pilotage à écran cathodique, sans compter les systèmes de commande de vol automatique très sophistiqués. Les nouvelles matières plastiques et les matériaux composites récemment mis au point sont utilisés dans la fabrication des pièces d'aéronef. Ces nouvelles technologies sont également introduites dans d'autres éléments des transports aériens et, notamment, dans le contrôle de la circulation aérienne ainsi que dans les installations de communications et de navigation.

De plus, le programme de suppression graduelle des roues à toile droite vise à prévenir les déraillements. De plus, le programme de suppression graduelle des roues à toile



La nouvelle technologie des systèmes électroniques et du matériel de communication a également touché l'industrie ferroviaire du Canada. Dans de nombreux cas, ces innovations ont entraîné une réduction du nombre des membres du personnel requis. Si cette rationalisation a amélioré la rentabilité, elle n'en a pas moins soulevé certaines préoccupations concernant la sécurité. Mentionnons, entre autres changements, l'exploitation de trains sans la présence du personnel traditionnel de fourgon de queue et la détection automatique des défaillances des roulements d'essieux et des «surchauffes de roues» qui vise à

La conception des navires change constamment et l'industrie maritime adapte rapidement les innovations technologiques à ses équipements et systèmes de bord. Les demandes particulières des services de transport maritime ont mené à la conception de navires extrêmement spécialisés comme les transporteurs de brut très gros porteurs, les rouliers, les unités mobiles de forage côtier, les navires de forage, les transporteurs de gaz naturel liquéfié et de gaz de pétrole liquéfié, les porte-conteneurs ouverts, les aéroglisseurs et les catamarans de passagers. Les progrès dans les systèmes de navigation et du matériel de communication ont amené une réduction des équipages de tous les types de navires.

Répercussions de la technologie sur les transports : Au cours des 25 dernières années, l'industrie des transports a connu un rythme de changements technologiques extrêmement rapide. Cette cadence effrénée est en grande partie attribuable aux progrès considérables réalisés récemment dans le domaine de l'informatique et de l'électronique, à leurs applications à l'industrie des transports et à la mise au point de nouveaux matériaux.

Cet intérêt soutenu des médias et du public pour la question de la sécurité des transports devrait continuer tout au long des années 1990. Chaque fois qu'un accident majeur se produit dans l'un ou l'autre mode, l'intérêt et l'attention du public et des médias se trouvent invariablement intensifiés. En 1994-1995, le public et l'industrie s'inquiéteront probablement davantage des questions relatives à la sécurité des transports à la suite du rapport de la Commission de révision de la Loi sur le BCEATST.

Dans le domaine de l'aviation, on s'intéresse beaucoup actuellement aux efforts du gouvernement pour mettre en oeuvre des recommandations de la Commission Moshansky sur l'écrasement d'un avion à réaction d'Air Ontario transportant des passagers en mars 1989 à Dryden, en Ontario, qui a fait 24 morts. La récente publication du rapport d'enquête sur l'écrasement d'un DC-8 de Natonair à Djeddah, en Arabie Saoudite, qui a causé la perte de 261 vies, a suscité un intérêt particulier au Canada. En effet, il mettait en cause un transporteur et un équipage canadiens et le BST a aidé les Saoudiens dans leur enquête.



susceptible de renforcer les sociétés et d'accroître leur marge de sécurité. Le Bureau doit donc surveiller étroitement et analyser à fond les changements qui sont mis en évidence par les accidents de transport.

Intérêt du public pour la sécurité des transports : Le public s'est toujours préoccupé de la sécurité des transports au Canada essentiellement en raison du rôle socio-économique considérable du réseau de transport public pour le pays. Ces dernières années, le public s'est encore intéressé de plus près à la sécurité des transports.

La sécurité maritime suscite une attention considérable de la part du public et des médias à cause d'événements survenus au Canada et à l'étranger. Le récent naufrage de grands pétroliers et de plusieurs gros vraquiers dans des eaux étrangères a attiré l'attention du public sur la sécurité maritime et sur les problèmes environnementaux qui s'y greffent. Cette question suscite beaucoup d'intérêt depuis 1992, date à laquelle la Commission d'enquête du gouvernement sur la sécurité des pétroliers a publié son rapport et ses recommandations. Plus récemment au Canada, des événements mettant en cause des traversiers sur la côte ouest ont soulevé beaucoup d'intérêt.

Dans les régions peuplées, la sécurité ferroviaire est source de préoccupations et d'un intérêt considérable de la part du public à cause de déraillements de trains transportant des marchandises dangereuses et des substances toxiques. Parmi les cas récents, mentionnons le déraillement d'un train, à Oakville (Manitoba), en 1992, dont 35 wagons transportaient des marchandises dangereuses et des substances extrêmement toxiques, ce qui a entraîné l'évacuation des gens et exacerbe l'inquiétude du public. La sécurité aux passages à niveau est également une préoccupation du public. Au cours de l'an dernier, les déraillements de train sur les voies principales ont soulevé une attention considérable de la part des médias. Les groupes d'intérêt public organisés mobilisent l'attention des médias et du public sur les questions relatives à la sécurité ferroviaire.

Récemment, dans le domaine de la sécurité des pipelines, la fissuration par corrosion sous tension des gazoducs a suscité un grand intérêt. Cette attention a été polarisée lorsque le BST a formulé trois recommandations sur la sécurité des pipelines en novembre 1992 à la suite de ses enquêtes sur la rupture de trois pipelines entre 1990 et 1992. L'industrie des produits est en train de mettre en place un important programme de mesures qui tiennent compte de ces recommandations.



Politique du gouvernement et environnement de l'industrie : Au cours des

dernières années, un certain nombre de projets de politique fédérale ont été annoncés et divers événements se sont produits qui devraient avoir des répercussions sur le réseau de transport et sur la promotion de la sécurité des transports. Notons à ce chapitre la révision obligatoire de l'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire, le rapport et les recommandations à la suite de l'étude de l'application de la Loi sur les transports nationaux⁴, le moratoire des quotas pour la pêche aux poissons de fond sur la côte est, les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada, la mise en oeuvre des recommandations du rapport de la Commission Moshansky, le transfert aux pouvoirs publics locaux de certains aéroports de Transports Canada, la réduction continue des activités de transport de voyageurs de Via Rail et la tendance aux fusions et aux regroupements des opérations s'étend désormais à l'industrie ferroviaire car les principales compagnies ferroviaires cherchent un moyen de réduire rapidement des pertes qui ne cessent d'augmenter. D'autres facteurs, comme la consommation et l'abus d'intoxicants dans le système fédéral de transport et l'évolution vers l'ouverture de l'espace aérien en Amérique du Nord peuvent avoir des répercussions sur la sécurité. Les effets possibles d'une longue récession économique sur la sécurité doivent aussi être surveillés de près.

Chaque année, plus de 60 millions de passagers embarqués et débarqués transitent par les aéroports canadiens du système de transport de l'aviation civile. Environ 900 transporteurs aériens agréés et un nombre à peu près égal de transporteurs étrangers sont autorisés à offrir leurs services au Canada. En outre, on dénombre plus de 71 000 employés d'aviation brevetés, plus de 28 000 aéronauts immatriculés et 760 aérodromes dotés d'un permis. L'industrie aérospatiale canadienne et l'industrie du transport aérien emploient plus de 90 000 personnes. Plus de 10 000 personnes sont employées par les groupes Aviation et Aéroports de Transports Canada, dont l'objectif est de veiller au développement et à l'exploitation d'un système de transport national de l'aviation civile sûr et efficace. Au chapitre des opérations aériennes, le Canada est le pays qui, après les États-Unis, compte le plus grand nombre d'aéronauts immatriculés et d'heures de vol.

Les répercussions de ces éléments sur la sécurité des transports ne peuvent pas être déduites de façon isolée. Bon nombre de ces facteurs peuvent aussi bien exercer des pressions positives que négatives sur la sécurité. Si, par exemple, de nombreuses personnes font valoir que l'accroissement de la concurrence allié à un assouplissement de la réglementation économique pousse les entreprises à réduire leur marge de sécurité, il faut également reconnaître en corollaire que la liberté d'abandonner des itinéraires déficitaires est

1. Facteurs externes influant sur le Programme

Plusieurs facteurs externes non négligeables influenceront l'orientation et la nature des activités du BST en 1994-1995 et dans les années suivantes.

Système de transport canadien : Le système national de transport civil dont fait partie le BST est vaste et complexe et met en jeu différentes variables.

Le transport maritime comprend presque 7 800 navires de commerce immatriculés au Canada, représentant une capacité de transport maritime de plus de 4 millions de tonnes brutes. Le commerce maritime canadien est parmi les plus importants du monde. En 1992, presque 325 millions de tonnes de fret ont ainsi été transportées par voie d'eau à destination des marchés intérieurs et internationaux. Le trafic des passagers au Canada s'élève en moyenne à plus de 53 millions de personnes par an. L'industrie de la pêche exploite environ 40 000 bateaux et 400 établissements de transformation du poisson, qui emploient plus de 20 000 travailleurs à temps plein et à temps partiel. Plus de 23 000 personnes sont employées dans l'industrie de la marine parmi lesquelles plus de 14 500 sont des membres d'équipage. En 1992, il y avait plus de 80 000 pêcheurs enregistrés à temps plein ou à temps partiel.

Le réseau ferroviaire national se compose de 30 compagnies ferroviaires sous juridiction fédérale qui exploitent 51 000 miles de voies ferrées et transportent 307 milliards de tonnes-milles brutes de marchandises par an. En 1992, le réseau transportait plus de 77 millions de train-milles de marchandises et 820 millions de voyageurs-milles. On dénombre 52 000 passages à niveau publics, privés et de ferme ainsi que des milliers de passages à niveau de productoduc ou de voie ferrée. Les compagnies ferroviaires exploitent plus de 3 500 locomotives et 125 000 wagons de marchandises et voitures.

Le réseau national de productoduc sous juridiction fédérale comprend plus de 50 sociétés d'oléoducs et de gazoducs. Ces sociétés exploitent plus de 34 000 km de canalisations principales et de réseaux de collecte de pétrole et de gaz. Plus de 790 millions de barils de pétrole brut produits au Canada et 3 500 milliards de pieds cubes de gaz naturel canadien sont acheminés par pipeline chaque année.





L'Administration centrale du BST est située dans la région de la Capitale nationale. Les employés des bureaux régionaux relèvent de leurs homologues de l'Administration centrale. Les 11 bureaux régionaux sont situés dans 11 villes du pays allant de St. John's (Terre-Neuve) à Vancouver (Colombie-Britannique). Le Laboratoire technique est situé à l'aéroport international Macdonald-Cartier.

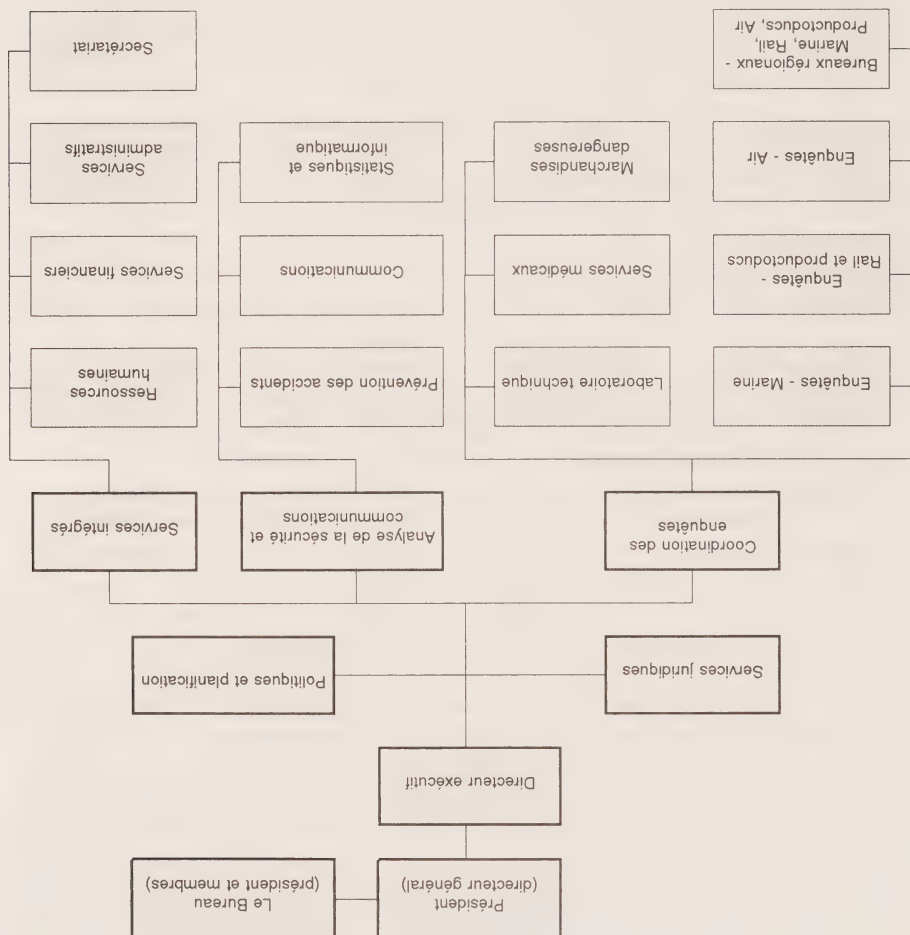


Tableau 3 : Organisation par sous-activité et fonction, 1994-1995

Services intégrés : Cette sous-activité comprend la prestation de tous les services de soutien administratif dans le domaine du personnel, des finances et de l'administration interne. Elle comprend également un service de secrétariat pour les réunions du Bureau ainsi que la prestation de services à toutes les autres sous-activités aux fins du traitement, du contrôle et du suivi des rapports et des autres documents présentés au Bureau.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure de l'activité : Le Programme du BST consiste en une activité divisée en un certain nombre de sous-activités distinctes dont chacune se rapporte à une grande fonction opérationnelle du Bureau. Chaque sous-activité relève d'un seul gestionnaire, comme l'illustre le tableau 3.

Structure organisationnelle : Dans l'ensemble, la structure organisationnelle du Bureau est traditionnelle, mais certains liens hiérarchiques sont inhabituels en vertu des dispositions de la loi. Le président est le président-directeur général du Bureau et, à ce titre, il a la responsabilité légale exclusive d'assurer la gestion du personnel, des finances, des questions immobilières et de tous les autres aspects de la gestion interne du Bureau. Il exerce généralement ses pouvoirs par l'intermédiaire du directeur exécutif qui, en sa capacité d'administrateur en chef des opérations, est chargé des activités courantes du Bureau dont il doit rendre compte au président. Le président dirige également le Bureau, qui est formé exclusivement de lui-même et des membres nommés dont il dirige les activités et à qui il confie le travail à exécuter.

Les membres du Bureau exécutent les tâches qui leur sont expressément confiées dans le cadre de leurs fonctions en vertu de la Loi sur le BCEAST. De plus, la Loi confère aux directeurs des enquêtes le pouvoir exclusif de diriger les enquêtes et d'en rendre compte au Bureau conformément aux politiques établies par ce dernier en vertu de la Loi sur le BCEAST. Le Bureau est obligé de tenir compte des observations verbales ou écrites des personnes qui sont directement intéressées par les conclusions des enquêtes, comme les constructeurs de véhicules, les sociétés de transport, les entreprises chargées de la révision et le personnel de conduite. Cette obligation garantit que, dans son examen, le Bureau tiendra compte des observations des personnes directement intéressées au même titre que des observations des enquêteurs.





d'améliorer la qualité des enquêtes par l'élaboration de meilleures normes et procédures d'enquête, l'examen de la qualité, la vérification des enquêtes et la définition de critères applicables au recrutement et à la formation des enquêteurs.

Le Laboratoire technique effectue des essais spécialisés en laboratoire et l'analyse des matériaux, des composantes et des systèmes provenant des épaves récupérées sur les lieux des événements. Il effectue également l'analyse et des essais sur des pièces et des matériaux pour d'autres ministères et organismes du gouvernement participant à des activités relatives à la sécurité des transports. Cette activité comprend également la participation aux enquêtes sur place, la saisie et l'interprétation des informations provenant des enregistrements de conversations et de données, ainsi que la formulation de conclusions techniques et le constat des manquements à la sécurité.

Les Services médicaux de cette sous-activité se chargent des essais et de l'analyse des tissus humains et des liquides organiques prélevés sur les membres de l'équipage ou les passagers victimes d'événement de transport. Cette activité requiert également la participation aux enquêtes sur les lieux, l'analyse des possibilités de survie des occupants, la mise en évidence d'anomalies dans le comportement humain, la formulation des conclusions techniques et le constat des manquements à la sécurité qui en découlent.

L'élément chargé des marchandises dangereuses de la coordination des enquêtes a pour mission d'effectuer les enquêtes et analyses relatives aux accidents des quatre modes lorsque des marchandises dangereuses sont en cause.

Analyse de la sécurité et communications : Cette sous-activité multimodale comprend une grande variété de fonctions et de responsabilités qui complètent et facilitent les enquêtes. Elle touche trois secteurs : la prévention des accidents, l'informatique et les communications. Les responsabilités et les activités particulières comprennent notamment : l'analyse des manquements à la sécurité constatés au cours des enquêtes, la mise en évidence et l'analyse des manquements à la sécurité au moyen d'études sur la sécurité, d'analyses statistiques et l'organisation d'un programme de rapports confidentiels, des normes et de la formation en matière d'enquêtes sur la performance humaine ainsi que le soutien des enquêtes dans ce secteur; la formulation de recommandations en matière de sécurité à l'intention du Bureau; la publication d'avis et de lettres d'information sur la sécurité à l'intention des organismes de réglementation; l'élaboration et l'exploitation de systèmes d'information et de bases de données sur les événements; la responsabilité fonctionnelle des systèmes informatiques; les normes de rédaction des rapports publics et la production ainsi que la diffusion de ces rapports; les relations avec les médias; l'élaboration et la mise en œuvre de programmes et de stratégies de communication.

Coordination des enquêtes : L'élément chargé des enquêtes de cette sous-activité multimodale effectue des enquêtes indépendantes au nom du Bureau avec l'aide de spécialistes sur les événements mettant en cause un navire, du matériel roulant, des produits ou un aéronaut afin de découvrir les manquements à la sécurité. Il rédige les rapports qui, avec les résultats préliminaires de ces enquêtes, sont présentés au Bureau pour examen en vue d'être inclus dans ses rapports. De plus, cette sous-activité a pour fonction

d'élaboration des politiques, de planification stratégique, de prestation d'avis et d'aide ou d'analyse. Les conseillers en planification et en politiques du Bureau apportent le soutien nécessaire au directeur exécutif et au Comité de la haute gestion du Bureau dans les activités fournissent des avis et de l'aide sur les questions juridiques.

Haute gestion, services juridiques et planification : En sa qualité de président-directeur général du Bureau, le président a la responsabilité exclusive de tous les aspects de la gestion interne du Bureau, y compris la direction du personnel et la répartition des tâches. Le président exerce généralement ses pouvoirs par l'entremise du directeur exécutif qui, en tant qu'administrateur en chef des opérations, doit rendre compte au président des activités.

Le Bureau : Le Bureau se compose du président et d'autres membres nommés. Le président dirige les membres et répartit le travail. Le Bureau examine les rapports que lui soumettent les directeurs des enquêtes, en dégage les causes et les facteurs contributifs, met en évidence les manquements à la sécurité, formule des recommandations en matière de sécurité et produit des rapports publics faisant état de ses résultats. Le Bureau est également chargé d'établir les politiques déterminant les catégories d'événements qui doivent donner lieu à une enquête et qui régissent la tenue des enquêtes.

La meilleure façon de décrire les fonctions du Bureau est d'examiner chacune de ses sous-activités.

4. Description du Programme

La loi précise clairement que les conclusions du BST n'ont aucun caractère judiciaire ou quasi-judiciaire et que le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

- en prenant l'initiative de mener des études et enquêtes spéciales en matière de sécurité des transports.

- en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, publiques sur les accidents de transport, afin d'en dégager les causes et les facteurs;
 - en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes, publiques ou non, et présentant les conclusions qu'il en tire;
 - en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels manquements;
 - en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements;
- sécurité des transports :
- La Loi sur le BCEATST stipule que le Bureau a pour mission de promouvoir la

3. *Objectif du Programme*

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST). Le règlement d'application des objectifs et dispositions de la loi est entré en vigueur le 20 juillet 1992.

2. *Mandat*

Bien que l'une des tâches essentielles du Bureau soit de formuler des recommandations afin de promouvoir la sécurité des transports, ce dernier n'a pas le pouvoir d'ordonner leur application. Ce pouvoir appartient aux ministères chargés de la réglementation de la navigation maritime, des chemins de fer, des produits et de l'aviation. En vertu de la loi, le ministre qui est informé des conclusions et recommandations du Bureau doit prévenir ce dernier par écrit dans les 90 jours pour indiquer quelles mesures ont été prises ou sont envisagées. Si aucune mesure n'est prise ou si les mesures prises diffèrent de celles qui ont été recommandées, le ministre doit en communiquer les motifs par écrit au Bureau.

civile internationale (OACI), le Bureau coopère avec d'autres pays lorsque des enquêtes sont menées à la suite d'accidents d'aviation. Le BST peut également tenir des enquêtes publiques sur les événements de transport lorsqu'il le juge nécessaire au cours du processus d'enquête.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est entré en activité en tant qu'organisme public indépendant le 29 mars 1990. Le BST a pour mission d'analyser les manquements à la sécurité dans les éléments de compétence fédérale des réseaux de transport maritime, ferroviaire, par productoduc et aérien. La création d'un bureau indépendant de la sécurité des transports a mis fin à une situation de conflit d'intérêts qui durait depuis longtemps. En effet, certains organismes ou ministères de l'État qui réglementaient ou exploitaient des éléments du réseau de transport dirigeaient également les enquêtes sur les accidents dans le secteur de l'industrie qu'ils réglementaient ou exploitaient. Le BST présente annuellement un rapport au Parlement sur ses activités, ses constatations et ses recommandations par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine.

Aux termes de la loi, le seul objectif du BST est de promouvoir la sécurité des transports et, à ce titre, le principal objet des enquêtes du Bureau est la prévention des accidents. Le Bureau cherche à mettre en évidence les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à formuler des recommandations en vue de les éliminer ou d'en réduire le nombre. En plus des enquêtes indépendantes et publiques sur des événements précis, le Bureau peut diriger des études et des enquêtes spéciales sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Lorsqu'il enquête sur un accident de transport, le Bureau dispose du pouvoir exclusif de dégager les causes et les facteurs contributifs des accidents.

On appelle événement de transport tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant ou de productoduc ou toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, en l'absence de mesures correctives, provoquer un accident ou incident. La compétence du Bureau s'étend à tout événement de transport survenu dans l'espace aérien ou en territoire canadien, y compris les eaux intérieures et la mer territoriale ou les eaux du plateau continental pour les événements maritimes rattachés à l'exploration ou à l'exploitation du plateau continental. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens à l'étranger et participer à des enquêtes à l'étranger sur des événements de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant ou des aéronefs qui détiennent une licence canadienne ou qui sont immatriculés ou construits au Canada. Par ailleurs, dans le cadre des responsabilités du Canada au sein de l'Organisation de l'aviation





2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévisions	Différence
1994-1995	1993-1994	
26 349	27 305	(956)
Promotion de la sécurité des transports		
Ressources humaines* (ETP)		
306	306	--

* Voir tableau 10, page 31, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

Explication de la différence : La différence nette de 956 000 \$ entre les prévisions

de 1993-1994 et le budget des dépenses de 1994-1995 vient d'une réduction du gouvernement de 1 044 000 \$ et d'une augmentation de la rémunération de 88 000 \$ au chapitre des avantages de employés.

3. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers 1992-1993

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses	Différence
1992-1993		
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
Ressources humaines* (ETP)		
25 906	27 432	(1 526)
(9)		

* Voir tableau 10, page 31, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

Explication de la différence : La sous-utilisation de 1 526 000 \$ est due en partie à

une combinaison des éléments suivants : réduction de 799 000 \$ qui a touché tout le Bureau;

une réduction de 938 000 \$ des avantages des employés à laquelle s'ajoute un transfert de

1 094 000 \$ de la base opérationnelle de Transports Canada pour les coûts d'exploitation ainsi

que les frais de vol pour le maintien de compétence. De plus, il y a eu une sous-utilisation

planifiée de 883 000 \$, essentiellement au chapitre des salaires, due à l'adoption par le BST des

cibles de restriction à long terme du gouvernement.



- **Facteurs humains et performance humaine** : Cet aspect des enquêtes sur les événements continue d'être l'une des principales priorités du BST. On a accordé une importance particulière à la formation des enquêteurs de tous les modes sur la nature des facteurs humains, sur la manière de les relever et de les analyser dans le cadre des enquêtes sur des événements. Au cours de 1993-1994, le Bureau a concentré son attention sur les facteurs humains applicables à la sécurité des passagers dans ses enquêtes sur les événements de transport et à l'intention de continuer dans cette voie durant 1994-1995 (voir page 13);
 - **Confiance et reconnaissance du public** : Au cours des trois premières années d'existence du BST, le Bureau et son personnel ont consacré beaucoup de temps et d'énergie à développer et à maintenir des relations avec l'industrie, les organismes de réglementation et le public en général. En même temps, le Bureau a pris grand soin de ne pas compromettre sa crédibilité d'organisme de sécurité indépendant et objectif. Bien que ce genre de relations se soient grandement améliorées, d'autres mesures visant à mieux faire connaître le BST au public et à l'industrie du transport, spécialement à l'industrie maritime et des produits, seront prises en 1994-1995 (voir page 21).
- indépendants d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports multimodaux. En novembre 1993, le BST est devenu, à la suite de ces pourparlers, l'un des signataires fondateurs de l'accord pour la formation de l'Association internationale de la sécurité des transports (AIST);



Bas et la Suède, qui visaient la création d'une association internationale de bureaux principal participant aux discussions avec des pays tels que les États-Unis, les Pays-expérience et expertise en matière d'enquête. Au cours de 1993-1994, le BST a été le coopération internationale en vue de partager et d'échanger connaissances,

le développement « d'entreprises conjointes » pour renforcer et faciliter la

sous la juridiction des autorités de ces pays (voir page 19);

les États-Unis et l'Arabie Saoudite dans le cadre d'enquêtes sur des événements des renseignements et a offert son expertise et son aide à des pays comme le Népal, le domaine de la sécurité des transports. Au cours de l'année 1993-1994, il a fourni souvent invité par d'autres pays à partager ses connaissances et son expertise dans l'élaboration et l'application de techniques et de technologies d'enquête, le BST est mener des enquêtes sur des événements majeurs. Chef de file reconnu pour

Coopération et aide internationales : Le BST a aidé activement d'autres nations à mesures de sécurité du Bureau devrait être publié au début de l'exercice 1994-1995, complet donnant le détail de l'analyse, les résultats et les recommandations sur les statistiques en ce qui concerne les déraillements en voie principale. Un rapport revu les renseignements de base et avoir examiné les récentes tendances des

fait l'objet d'une certaine publicité à la fin de 1992 et au début de 1993. Après avoir Canada. Cette décision a suivi plusieurs déraillements en voie principale qui ont

une étude spéciale des facteurs contributifs des déraillements en voie principale au En juin 1992, le Bureau a entrepris

et des années ultérieures (voir page 17);

avoir des répercussions sur les activités du programme prévues au cours de 1994-95 rapport de la Commission et à donner suite à ses recommandations. Cela pourrait qu'en 1994-1995 le BST contribuera largement à aider le gouvernement à analyser le et lui fournir les renseignements nécessaires pour remplir sa mission. On prévoit n'ont donc pas ménagé leurs efforts pour mettre la Commission d'étude au courant terminée en janvier 1994. Tout au long de 1993, la direction et le personnel du BST sécurité des transports. Cette étude a commencé au début de 1993 et doit être effectuer une étude exhaustive de l'application de la Loi et évaluer ses effets sur la stipulait que le Gouverneur en Conseil nommait les personnes qui devaient

Révision de la Loi sur le BCEATST : Quand le Bureau a été créé, en 1990, la Loi

Section I

APERÇU DU PROGRAMME

A. Plans pour 1994-1995 et résultats récents

1. *Faits saillants*

Les faits saillants ci-dessous résument les principaux plans et priorités du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) pour 1994-1995 ainsi que les résultats notables du Programme au cours de l'exercice 1993-1994.

- **Rapports du BST - Présentation en temps opportun :** Le Bureau présente des rapports à la fin de ses enquêtes qui indiquent les manquements à la sécurité et comprennent les résultats et des recommandations. Le BST continue de faire des efforts pour améliorer les délais de présentation des rapports pour tous les modes. Au début de 1993, on s'est penché sur les rapports d'enquête sur des événements pour essayer d'alléger le processus afin de respecter la nouvelle norme du BST qui demande que les rapports paraissent un an après que l'événement se soit produit dans la majorité des cas. Depuis que cette norme a été mise en oeuvre, plus de 30 pour cent de tous les rapports d'enquête sur des événements ont fait l'objet d'ébauches et ont été publiés dans les délais impartis. Il s'agit là d'une importante amélioration si l'on considère qu'avant cette norme, moins de cinq pour cent des rapports, en moyenne, sortaient dans les douze mois. De plus, au cours de la dernière année, le retard des enquêtes en cours dont le Bureau avait hérité des organismes précédents en 1990, a été considérablement réduit (voir page 24).

- **Rapports du BST - Qualité :** La qualité totale des rapports en termes d'exactitude, de clarté, de rigueur et d'uniformité s'est améliorée régulièrement depuis la formation du BST. Cette recherche de la qualité nécessite, cependant, une attention constante et le Bureau va revoir certaines mesures en vue d'améliorer cette qualité en adoptant de nouveaux critères de classification et de dotation ainsi que de nouveaux programmes de formation visant à renforcer la compétence de notre personnel en ce qui concerne la rédaction de rapports (voir page 24).



B. Utilisation des autorisations de dépenser de 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports				
15	Dépenses du Programme	24 689 000	24 984 000	24 100 696
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 743 000	1 805 000	1 805 000
Total du Programme		27 432 000	26 789 000	25 905 696



AUTORISATIONS DE DÉPENSE

A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation			
Crédit (en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995	
		Budget principal 1993-1994	
15	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	24 079	25 084
	Dépenses du Programme		
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 270	2 221
Total de l'organisme		26 349	27 305

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (dollars)		Budget principal 1994-1995	
15	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de la sécurité des transports - Dépenses du Programme	24 079 000	

Programme par activité			
(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995	
		Budget principal 1993-1994	
Promotion de la sécurité des transports	Budgétaire		
	Fonctionnement		
	Dépenses en capital		
Total		26 349	27 305



Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1994-1995	4
B.	Utilisation des autorisations de dépenser de 1992-1993	5

Section I

Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1994-1995 et résultats récents	6
1.	Faits saillants	6
2.	Sommaire des besoins financiers	9
3.	Examen des résultats financiers	9
B.	Données de base	10
1.	Introduction	10
2.	Mandat	11
3.	Objectif du Programme	11
4.	Description du Programme	12
5.	Organisation du Programme en vue de son exécution	14

Section II

Renseignement supplémentaire

A.	Aperçu des ressources du Programme	30
1.	Besoins financiers par article	30
2.	Besoins en personnel	31
3.	Coût net du Programme	32
B.	Index par sujet	33



Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information susceptibles de répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, des objectifs et des perspectives de planification, ainsi que des données sur le rendement propres à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources, de même que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et aide à évaluer le rendement du Programme par rapport à l'an dernier.

Ce document vise à permettre au lecteur de trouver facilement les informations dont il a besoin. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. Le document est par ailleurs émaillé de renvois qui aideront le lecteur à trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Il convient de mentionner que, conformément aux principes du budget de fonctionnement, les ressources humaines utilisées mentionnées dans le plan de dépenses sont calculées en équivalents de travail à plein temps. Les facteurs équivalents de travail à plein temps (ETP) correspondent au nombre d'heures de travail effectuées chaque semaine par un employé calculées selon le rapport existant entre les heures d'affectation et les heures normales de travail.

Remarque : Le nom officiel de l'organisme est le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEA-TST) alors que son titre d'usage est le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Les deux noms sont utilisés dans le présent document.



Budget des dépenses
1994-1995

Partie III

Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1994

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1995-III-73
ISBN 0-660-59074-3



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada



Budget des dépenses
1994-1995

Partie III

Plan de dépenses



Treasury Board of Canada Secretariat

1994-95
Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1994

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1995-III-70
ISBN 0-660-59075-1



1994-95 Estimates

Part III

**Treasury Board of Canada
Secretariat**

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

It consists of a Departmental Overview providing an introduction to the department and an Expenditure Plan for each of the department's programs.

Each Program Expenditure Plan begins with details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with the other Estimates documents and to help in assessing the program's financial performance over the past year.

For each Program Expenditure Plan, an overview section provides information on key elements of the program's current plans and performance, as well as background information. This is followed by more detailed activity information that forms the basis for the resources requested. The document then provides supplementary information on the composition of the program's resources, which includes additional explanations and analyses.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. Within the Program Overview of each Expenditure Plan, where appropriate, the financial summary provides cross-references to more detailed information found elsewhere in the Plan. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

It should be noted that, as a result of the government restructuring announced in June 1993, the Office of the Comptroller General and the Privatization Branch of the Department of Finance were integrated into the Treasury Board Secretariat. The amounts for previous years have been adjusted, where appropriate, to be comparable with the information for the current year.

It should also be noted that, in accordance with the Operating Budget principles, human resources consumption reported in this Expenditure Plan is measured in terms of employee full time equivalents (FTE). FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate assigned hours of work over scheduled hours of work.

Table of Contents

Departmental Overview	1-1
Central Administration of the Public Service Program	2-1
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	3-1
Employer Contributions to Insurance Plans Program.....	4-1

Departmental Overview

Role and Responsibilities

The Treasury Board is a committee of the Queen's Privy Council for Canada. The Board consists of the President of the Treasury Board, the Minister of Finance and four other ministers who are nominated by the Governor in Council.

The Treasury Board Secretariat is headed by the Secretary-Comptroller General, who reports to the President of the Treasury Board.

The Treasury Board Secretariat is the administrative arm of the Treasury Board. The Secretariat operates under the broad authority of Sections 5-13 of the *Financial Administration Act*, as well as other Acts, and supports the Treasury Board as the general manager and employer of the Public Service. The Secretariat is responsible for recommending and providing advice to the Treasury Board on policies, directives, regulations and program expenditure proposals in respect of the management of the government's financial, human and materiel resources and is concerned with initiatives, issues and activities that cut across all policy sectors of the government.

Departmental Organization and Programs

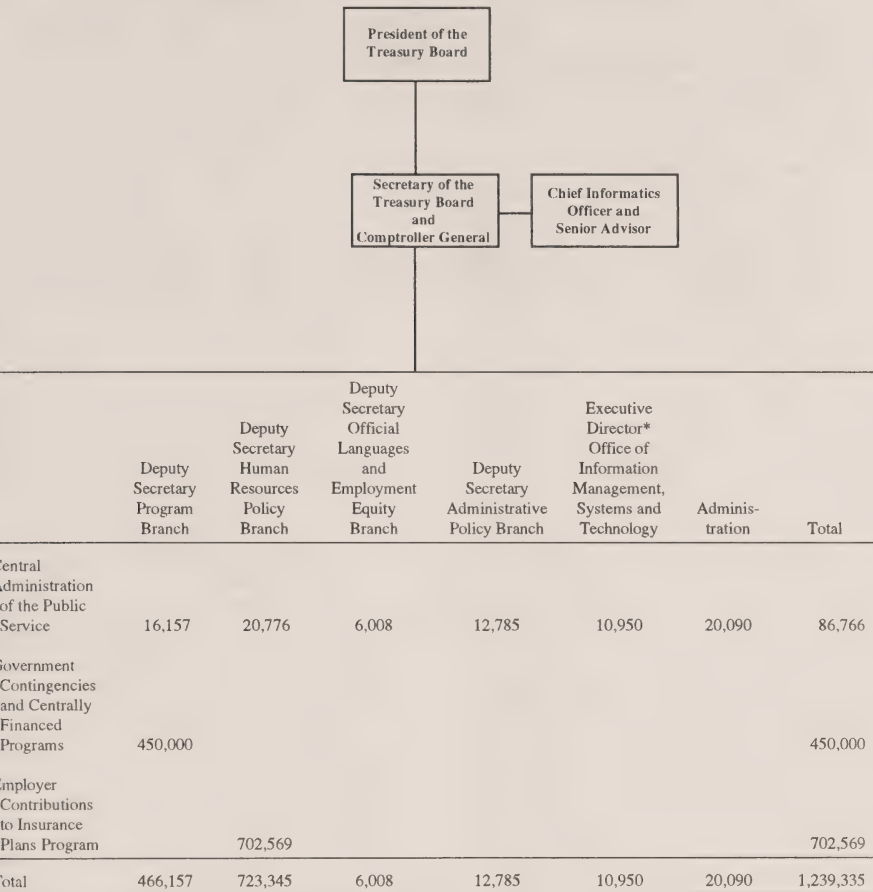
This Departmental Expenditure Plan describes the programs administered by the Treasury Board Secretariat. The following is a brief summary of each program.

Central Administration of the Public Service: This consists of five activities, four of which provide advice and develop policies in the areas of expenditure management, personnel management, administrative management and information management, systems and technology; the fifth provides departmental administration. This program also provides the resources to administer the other two programs of the Secretariat.

Government Contingencies and Centrally Financed Programs: This provides funds to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not provided for otherwise. It also provides resources, when appropriate, to cover the costs of a limited number of centrally financed programs.

Employer Contributions to Insurance Plans: This provides funds for contributions by the government, as employer, with respect to employee insurance and benefit plans.

**Figure 1: Relationship of Organization to 1994-95
Program Expenditures (\$000)**



The Executive Director reports to the Chief Informatics Officer.

Figure 2: Departmental Spending Plan by Program

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Change		For Details see page
			\$	%	
Central Administration of the Public Service	86,766	90,391	(3,625)	(4.0)	2-3
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	450,000	450,000	-	-	3-3
Employer Contributions to Insurance Plans	702,569	673,645	28,924	4.3	4-3
Total Budgetary	1,239,335	1,214,036	25,299	2.1	

**Central Administration of the
Public Service Program**

1994-95 Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A.	Authorities for 1994-95	2-4
B.	Use of 1992-93 Authorities.....	2-5

Section I

Program Overview

A.	Plans for 1994-95	
1.	Highlights	2-6
2.	Summary of Financial Requirements	2-9
B.	Background	
1.	Introduction	2-10
2.	Mandate	2-10
3.	Program Objective	2-10
4.	Program Organization for Delivery	2-10
C.	Planning Perspective	
1.	External Factors Influencing the Program	2-12
2.	Initiatives	2-14

Section II

Analysis by Activity

A.	Expenditure Management	2-24
B.	Personnel Management	2-27
C.	Administrative Management	2-37
D.	Information Management, Systems and Technology	2-44
E.	Administration	2-48

Section III

Supplementary Information

A.	Profile of Program Resources	
1.	Financial Requirements by Object	2-49
2.	Personnel Requirements	2-50
3.	Transfer Payments	2-51
4.	Net Cost of Program	2-51
B.	Reconciliation of Previous and New Activity Structures	2-52
C.	Topical Index	2-54

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
	Central Administration of the Public Service Program		
1	Program Expenditure	79,582	65,974
(S)	President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	49	51
(S)	Contributions to employee benefit plans	7,135	5,657
	Total Program	86,766	71,682

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
	Central Administration of the Public Service Program	
1	Central Administration of the Public Service - Program expenditures and the grant listed in the Estimates and contribution	79,582,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates					1993-94
	FTE*	Budgetary			Total	Main Estimates
		Operating	Capital	Transfer Payments		
Expenditure Management	184	16,016	141	...	16,157	11,577
Personnel Management	299	26,347	437	...	26,784	30,527
Administrative Management	112	12,617	152	16	12,785	10,932
Information Management, Systems and Technology	92	10,823	127	...	10,950	...
Administration	252	19,905	36	149	20,090	18,646
	939	85,708	893	165	86,766	71,682
1993-94 FTE	781					

* See Figure 9, page 2-50, for additional information on human resources.

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Available for Use	Total Actual Use
Central Administration of the Public Service Program				
1	Program expenditures	68,760,000	69,112,000	69,098,288
3	Payments to Crown corporations in accordance with the Official Languages Act	6,000,000	6,000,000	4,048,904
(S)	President of the Treasury Board			
	- Salary and motor car allowance	51,100	51,175	51,175
(S)	Contributions to employee benefit plans	7,466,000	4,913,000	4,913,000
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous years	...	11,748	11,748
Total Program - Budgetary		82,277,100	80,087,923	78,123,115
Comptroller General				
20	Program expenditures	16,892,000	16,892,000	15,775,289
(S)	Contributions to employee benefit plans	1,751,000	1,152,000	1,152,000
Total Program - Budgetary		18,643,000	18,044,000	16,927,289

Note: Use of 1992-93 authorities for the Office of the Comptroller General is included here for ease of reference.
Use of authorities for the Privatization Branch, because it was part of a continuing organization, is reported
under the Department of Finance.

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95

1. Highlights

Expenditure Management

- The branch will undertake a review of the expenditure management process including possible initiatives in the area of reform of the Estimates and the Supply process (pages 2-18, 2-24).
- Expenditure restraint continues to be a priority concern of the Treasury Board and will involve looking at new ways of delivering programs and improvements in existing program delivery systems (pages 2-17, 2-26).
- The branch will provide advice and assistance to reorganized departments to support them in fulfilling their new mandates efficiently and effectively (pages 2-15, 2-26).
- The branch will examine the possibility of full implementation of accrual accounting for the Government of Canada by studying accounting for tax revenues, capital assets and deferred charges (page 2-26).
- The branch will examine means to improve the accountability regime for Crown corporations, including ways to strengthen the functioning of Crown boards of directors and consideration of changes to the *Financial Administration Act*, Part X (page 2-25).

Personnel Management

- Work on simplification of the classification system continues (pages 2-16, 2-20, 2-21, 2-28, 2-29).
- Continue with the labour/management information exchange forum, originally established as Forum '92, to continue as Forum '94 (pages 2-28, 2-29).

- Cyclical review of National Joint Council (NJC) directives and Occupational Safety and Health Standards, and a continuing involvement in discussions with the Department of Human Resources and Labour and union representatives concerning revisions to Part II of the *Canada Labour Code* (pages 2-23, 2-29).
- Promote greater understanding and participation in the NJC process (page 2-29).
- Conduct a triennial review of the Work Force Adjustment Directive (page 2-32).
- Develop tools and strategies to provide enhanced flexibility in matching work and labour (page 2-32).
- Continue the implementation of provisions of Bill C-26 with respect to exclusions and the designation process, and represent the Employer's interests in grievances referred for third party determination (pages 2-16, 2-29).
- Provide direction, advice and support to departments in government restructuring (page 2-15).
- Complete the regulations required to bring into force provisions of Bill C-55, the Public Service pension reform legislation (pages 2-19, 2-29).
- Manage various projects underway in the area of human resources management (page 2-20).
- Develop, in cooperation with departments, an enhanced accountability regime for human resources management with an increased focus on results (pages 2-16, 2-20).
- The branch will continue to support the Financial Officer Recruitment and Development program, as well as the training, recruitment, deployment and development needs of the financial community (page 2-31).
- The branch will continue to monitor implementation of the Official Languages Program in federal institutions and, more specifically, of the Regulations on service to the public provided in both official languages in federal offices required to give such service (pages 2-21, 2-33).
- The branch will transform the resources allocation to departments regarding translation services in view of the deregulation forecasted for 1995 (page 2-35).
- The integration of the Official Languages Program into general program management will continue to be the subject of concerted efforts between the Treasury Board Secretariat and federal institutions (page 2-35).
- The restructured Special Measures Initiatives Program (SMIP) will be implemented. Key activities will include reviewing and approving pilot projects, communicating best practices, marketing the SMIP, and establishing priorities for the following year (pages 2-15, 2-35).

- The branch will continue to provide assistance to departments regarding implementation of the programs by developing employment equity plans and Letters of Understanding on Official Languages (pages 2-17, 2-33, 2-35).
- The Treasury Board will continue its efforts to resolve the complaints that have been filed by the Assembly of Manitoba Chiefs with the Canadian Human Rights Commission alleging discrimination in a number of federal departments and agencies (page 2-35).
- The Employment Equity Program will continue to rely on the consultative process to support the successful development and implementation of employment equity initiatives (pages 2-17, 2-34).

Administrative Management

- A consolidated unit was established in the Administrative Policy Branch to provide program evaluation and internal audit services to all branches of the Treasury Board Secretariat and to develop and maintain an accountability framework for the management of Treasury Board policies (page 2-14).
- The Evaluation, Audit and Performance measurement functions of the Office of the Comptroller General were merged with the Innovative and Quality Management functions of the Treasury Board Secretariat (pages 2-14, 2-21, 2-42).
- A suite of interrelated policies on capital planning, project management, and the management of government interests in the private sector was approved by the Treasury Board in June 1993 (pages 2-40, 2-42).
- New contracting procedures were developed and communicated to departments and agencies covering the requirements for government procurement and reporting contained in the North American Free Trade Agreement (NAFTA) (pages 2-14, 2-42).
- The government tabled *Responsive Regulation in Canada*, outlining its regulatory plans for the coming years, and departments and agencies concluded the biggest-ever federal review of regulations (pages 2-40, 2-41).
- Approximately 70 per cent of the government's fleet of 25,000 standard commercial vehicles are expected to receive support services from private sector fleet management companies by April 1, 1994 (page 2-39).
- The establishment of norms and allocations of space for office accommodation was devolved from Treasury Board to Public Works and Government Services Canada (PWGSC) (page 2-39).

Information Management, Systems and Technology

- Improve services to the public, while significantly reducing program delivery and overhead costs, through judicious application of modern information technology (pages 2-15, 2-21, 2-22, 2-46).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Change	For Details See Page
Expenditure Management	16,157	17,321	(1,164)	2-24
Personnel Management	26,784	28,318	(1,534)	2-27
Administrative Management	12,785	13,327	(542)	2-37
Information Management, Systems and Technology	10,950	11,226	(276)	2-44
Administration	20,090	20,199	(109)	2-48
	86,766	90,391	(3,625)	
Human resources* (FTE)	939	974	(35)	

* See Figure 9, page 2-50, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$3.6 million or 4.0 per cent lower than the 1993-94 forecast expenditures. The decrease is due primarily to the following items:

	(\$000)
• general increase in contributions to employee benefit plans;	275
• increase in operating costs due to the extension of the Special Measures Initiatives Program under the employment equity initiative;	149
• a general decrease in operating costs, which includes a decrease of \$75,000 for Personnel Management and \$161,000 for Administration;	(236)
• a reduced requirement in operating costs for the Personnel Information Management System; and	(200)
• adjustments due to announced Budget, restructuring and other reductions.	(3,613)

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast (which is based on information available to management as of November 30, 1993) is \$18.7 million or 26.1 per cent higher than the 1993-94 Main Estimates of \$71.7 million (see Spending Authorities, page 2-4). The difference of \$18.7 million reflects the following items:

	(\$000)
• integration of the Office of the Comptroller General; and	17,352
• the transfer of the Privatization Branch from the Department of Finance.	1,357

B. Background

1. Introduction

The Central Administration of the Public Service Program provides the human and financial resources for all operations of the Secretariat. The Secretariat assists the Treasury Board in reviewing and approving service-wide policies, guidelines and directives governing the management of the Public Service and submissions from individual departments and agencies.

2. Mandate

The principal legislative authorities for the Treasury Board are the *Financial Administration Act*, the *Public Service Staff Relations Act*, and the *Official Languages Act*. The Treasury Board is also authorized by the Governor in Council to implement certain provisions of the *Public Service Superannuation Act*, the *Supplementary Retirement Benefits Act* and other superannuation Acts. As well, the Board is assigned responsibilities by a number of other Acts, usually as part of an approval process.

3. Program Objective

The objective of the Central Administration of the Public Service Program is to support the Treasury Board in performing its statutory responsibilities for the management of the government's human, financial and materiel resources.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Central Administration of the Public Service Program is composed of five activities: Expenditure Management, Personnel Management, Administrative Management, Information Management, Systems and Technology, and Administration.

Organizational Structure: Figure 2 shows the reporting relationships of the six branches of the Secretariat and their corresponding resources. The activity structure and the branches have a one-to-one relationship, with the exception of the Personnel Management activity, which includes the Human Resources Policy Branch and the Official Languages and Employment Equity Branch.

The resources shown under Administration include the costs of the offices of the President and the Secretary, the Communications and Coordination Directorate, direct support services and the Treasury Board Secretariat's share of administrative services.

Figure 2: 1994-95 Resources by Organization-Activity

<div><div>President of the Treasury Board</div><div><div>Secretary of the Treasury Board and Comptroller General</div><div>Chief Informatics Officer and Senior Advisor</div></div></div>														
	Deputy Secretary Program Branch		Deputy Secretary Human Resources Policy Branch		Deputy Secretary Official Languages and Employment Equity Branch		Deputy Secretary Administrative Policy Branch		Executive Director*, Office of Information Management, Systems and Technology		Adminis- tration		TOTAL	
Activity	\$000	FTE	\$000	FTE	\$000	FTE	\$000	FTE	\$000	FTE	\$000	FTE	\$000	FTE
Expenditure Management	16,157	184											16,157	184
Personnel Management			20,776	239	6,008	60							26,784	299
Administrative Management							12,785	112					12,785	112
Information Management, Systems and Technology									10,950	92			10,950	92
Administration											20,090	252	20,090	252
	16,157	184	20,776	239	6,008	60	12,785	112	10,950	92	20,090	252	86,766	939

* The Executive Director reports to the Chief Informatics Officer.

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Treasury Board, as the general manager of the Public Service, responds to government priorities that reflect the social and economic concerns of the country.

Public Service Renewal is a government-wide initiative aimed at providing Canadians with the best possible government services in the most cost-effective and business-like manner. It continues the efforts of the Public Service 2000 initiative, and like that exercise, deeply involves the Secretariat. Public Service Renewal includes the development of a more consultative and service-oriented Public Service that, at the same time, maintains its professional and non-partisan character.

In the area of expenditure and financial management, the integration of the Accounting and Costing Policy Branch of the OCG (now named the Comptroller Sector) with the Program Branch has provided a single integrated source of leadership, direction and advice on comptrollership and expenditure management issues for departments and agencies.

As the new government implements its plan "Creating Opportunity", the human resources management community will be called upon to respond to a wide range of significant initiatives.

World-wide demand for improved productivity in all sectors creates pressure for continuous improvement and innovation within the Public Service. Productivity improvement is largely a human resources issue. The necessary changes go beyond mere technological solutions to problems. They take in the values and principles that support the working philosophy of the institution and its employees. This is in keeping with the significant changes launched under the banner of Public Service Renewal that continue to influence the workplace.

Of the 231,245 employees for which Treasury Board is the employer, more than 201,000 are unionized. Their terms and conditions of employment, including wages and benefits, are set through negotiated contracts with 16 unions. The normal wage bargaining process was interrupted with the announcement in the February 1991 Budget that the government could not afford to increase the wage bill. Subsequently, legislation was introduced that froze wage scales in 1991-92 and increased them by three per cent in 1992-93. This suspension of collective bargaining was extended in the Economic and Fiscal Statement of December 1992, where it was announced that because of the difficult fiscal and economic environment, the government could not increase the wages of its employees. Wages were frozen for the next two years as public servants were asked to share in the sacrifices required to keep costs down and to reduce the deficit.

On June 25, 1993, the government announced a major restructuring and streamlining of the Public Service. The number of government departments was reduced from 32 to 23. Further organizational changes were made by the new government in November. Direction and support are being provided in key areas related to these reorganizations. Guidelines for managing people during the transition were introduced.

The continuing fiscal pressures and reductions in departmental operating budgets will have a direct impact on all Personnel Management initiatives.

A number of external factors affect review in government. First is the general focus of management towards results and performance. Second, government priorities now stress overall efficiency of government programming.

In the wake of Chapter 7 of the Auditor General's 1992 annual report, on payments in lieu of notice, the Public Accounts Committee held a series of hearings in the Spring of 1993 which highlighted uncertainties about the respective accountabilities of the Treasury Board Secretariat and departments for the implementation of Treasury Board policies. The Auditor General's study also pointed out weaknesses in the capacity of the Treasury Board Secretariat to evaluate and audit the implementation of Treasury Board policies.

In June of 1993 the role of the Chief Informatics Officer (CIO) for the Government of Canada was created and the Office of Information Management, Systems and Technology (IMST) was established. IMST was made up from organizations within the Treasury Board Secretariat and the Office of the Comptroller General whose work centred on re-engineering the administration of government, management of government systems, common information management (data standards) and information technology policy and standards.

The CIO serves as the focal point for government efforts that use information management and technology to achieve large productivity increases in service delivery and to reduce the cost of administration. On behalf of the Treasury Board, the CIO will:

- develop policies and standards related to information management and technology and related telecommunications activities;
- provide direction and support to departments in the areas of information management, information technology, and related telecommunications activities;
- direct the re-engineering of administrative processes and lead their cross-functional integration;
- establish a framework and actively support the re-engineering of program delivery mechanisms;
- support the development of the IT community and information management and technology skills across the government; and
- represent the government in dealing with the private sector to encourage the transfer of skills and to promote private sector involvement in government IM/IT activities.

2. Initiatives

New Initiatives

New initiatives the Secretariat will pursue during 1994-95 include:

Procurement: The NAFTA procurement system will be implemented and refined in all departments and agencies. A revised contracting regime will be developed to ease administration for contracts outside the NAFTA agreement.

To encourage the use of commercially available products that satisfy operational requirements, the procurement policy will be modified. This will help Treasury Board enhance the competitiveness of Canadian industry.

Accountability: The development of an accountability statement defining the respective roles of the Treasury Board Secretariat and departments in the development and management of Treasury Board policies.

Policy Evaluation: The initiation of a comprehensive approach to the evaluation and audit of Treasury Board policies.

Program Evaluation: Development of a more corporate government-wide perspective in the evaluation of programs. A global examination of programs holds potential to improve service to Canadians while lowering the cost of program delivery. A complementary initiative is to capture the programming and management lessons learned from the wide array of evaluations and audits completed in recent years.

Motor Vehicle Management: Establish a new Treasury Board policy for motor vehicle management with an emphasis on the use of private sector fleet management support services.

Surplus Assets: Extend the existing disposal pilots to give departments the flexibility to dispose of their surplus assets directly or to use Public Works and Government Services Canada.

Risk Management: Work with the Canadian Standards Association on the development of a Framework for the Management of Risk.

Inventory: To streamline the need for warehousing, carry out pilot projects to reveal the cost of inventories.

On-line Information: Complete the overall open system design to ensure requirements for full accessibility and connectivity are met for real property information held by the federal government.

Employee Housing: Work with custodians to rationalize the use of Crown housing for federal employees as operational and market conditions allow.

Grants Reform: Assist in the reform of the Municipal Grants Program (the program which pays Grants in Lieu of Municipal taxes).

Property Transfer: Carry out a system-wide audit of conveyancing under the new *Federal Real Property Act*.

Supporting a Restructured Public Service: The Secretariat will provide direction and support to departments in key areas related to the reorganization of the Public Service. In so doing, innovative solutions will have to be found to respond to the needs of managers facing difficult work force and service delivery problems.

Streamlining of the Public Service: The Human Resources Policy Branch will address human resources implications of alternative delivery mechanisms for government services and other organizational models in the context of evolving federal government infrastructure considerations. This will involve a continuing review of processes and systems for human resources management in response to increasing resource pressures on corporate services functions.

Renewal of the Executive Group: A basic framework for the remaking of the Executive Group, including guiding principles for the leadership of the Group, redefinition of the Group, management policies and accountabilities is being developed for presentation to the Advisory Group on Executive Compensation in the Public Service. Development of specific policies and programs will be undertaken after the meeting of the Advisory Group and implemented progressively throughout 1994.

Special Measures Initiatives Program: In April 1994, the Special Measures Initiatives Program will replace the Special Measures Program. The new program will give departments more latitude and a more important role.

The Blueprint for an Information Technology-Enabled Government Service Renewal: The Blueprint provides a vision of how government services will be delivered in five to 10 years. It also describes an integrated, enterprise-wide approach to renewing government services through judicious application of modern information technology. Departmental managers can use the framework provided in the Blueprint for the planning and implementation of their internal service renewal initiatives, keeping in mind that these initiatives have implications that go beyond departmental boundaries. On a government-wide basis, the Blueprint sets the context for a five-step approach (business, work processes, information, system applications, technology) to restructuring programs and administrative service across federal departments in collaboration with other levels of government and the private sector. Consultations with stakeholders and departments will be initiated in the near future.

Locally Shared Support Services: Encouraging departments and agencies in the same geographic location (region, city, complex) to share support services is expected to significantly reduce the administrative costs for those departments. A set of key operating principles has been agreed upon and departments are actively pursuing opportunities to share services. Promotion of the concept of Locally Shared Support Services will continue into fiscal 1994-95.

Process Re-engineering: Work is underway in the area of Re-engineering Pay and Benefits and Procurement and Payment. In the first instance, the work involves several major departments to drive re-engineering changes. "Quick-strike" opportunities will be implemented by March 31, 1994. A re-engineering vision will be developed by December 1993. New service standards will be

developed by March 1994. In the latter instance, the work involves four major departments and dovetails with the PWGSC Electronic Procurement and Settlement System (EPS).

A review to identify the services of government which would be candidates for re-design, and to identify the appropriate technology to accomplish this is underway. The approach would target the processes that, upon comparison with comparable processes in other governments, have re-design potential.

Shared Systems: In an effort to encourage fewer administrative systems (e.g. finance, personnel and administration), a program was put in place to reduce the number of such systems to a minimum and to jointly develop and manage targetted systems on a shared basis with departments. Systems have been selected, departmental management boards established and migration plans are being put in place.

Update on Previously Reported Initiatives

Public Service 2000: On June 18, 1991, the President of the Treasury Board tabled Bill C-26, the *Public Service Reform Act*, to amend several statutes governing human resources management in the Public Service, including the *Public Service Staff Relations Act*, the *Public Service Employment Act* and the *Financial Administration Act*. The new Act received Royal Assent on December 17, 1992, and was proclaimed in stages during 1993.

Dozens of information sessions were held across the country to educate some 1,000 personnel officers on how the legislative changes would affect their operations and how to deal with any problems linked to these changes. Work is ongoing to implement the *Public Service Reform Act* and to ensure that the new flexibilities it provides are properly developed. Included in this effort is the coordination of the implementation of provisions relating to employment status and exclusion status in the Regional Pay System. There is ongoing activity in the following areas:

Staff Relations: The Staff Relations Division will continue to monitor compensation plans of those departments and agencies affected by the wage restraint legislation, Bill C-29 (*Public Sector Compensation Act*), the effects of which were extended through Bill C-113 (*Government Expenditures Restraint Act*, 1993, No. 2, previously Bill C-105, *Government Expenditures Restraint Act*).

Classification Review: A task force was established on January 3, 1991, to simplify the classification system. Its mandate is to develop a universal job evaluation plan and to implement a new General Services (GE) group based on the evaluation plan by 1993. The final draft of the Universal Classification Standard (UCS) has been completed and distributed to departments and Public Service unions. Some minor revisions may be made to the UCS before it is submitted to the Treasury Board for approval, but there will be no substantive changes. Departments are encouraged to continue the evaluations of their GE positions using UCS. Implementation of the GE group has been delayed on an interim basis to allow those departments that are undergoing restructuring sufficient time to reorganize without the additional burden of evaluating their GE positions. No new target date has yet been determined. To date, departments have evaluated approximately 50 per cent of their GE positions using the Universal Classification Standard. As directed by the Treasury Board Secretary, most departments are continuing with their evaluations.

The April 1991 Canadian Human Rights Tribunal Order regarding the Hospital Services (HS) group complaint calls for the Employer to rescind its July 1987 Hospital Services classification standard in favour of a new standard that is free of systemic gender bias in comparison to the General Services (GS) classification standard. The Hospital Services (female-dominated) and General Services (male-dominated) groups, comprising about 11,000 employees, are targeted for conversion into the Services subgroup of the new Operational group. All positions in the HS and GS groups have been evaluated using the UCS. The next step is the determination of a level structure and rates of pay for the Services subgroup.

Human Resources Development: The Human Resources Development Council (HRDC) continues to provide strategic direction and leadership in the management of people in the Federal Public Service. The HRDC ensured the smooth implementation of the *Public Service Reform Act*. The Council approved the policy and guidelines on deployment and new regulations on casual employees. Under the aegis of the HRDC, the development of the human resources accountability framework was undertaken, including a pilot project in two departments. Following an HRDC working group study on training in the Public Service, recommendations are being pursued by a number of interdepartmental committees. The HRDC has championed projects and initiatives related to continuous learning, performance management, technology, and flexible work arrangements.

Employment Equity: The Treasury Board Secretariat continued to furnish departments with monitoring reports. These are designed to aid in assessing progress towards meeting recruitment and promotion targets and in addressing the retention of persons in the designated groups. Official Languages and Employment Equity Branch employees have met with several departments to review these reports and the progress made in meeting targets.

Four internal consultation groups were set up to provide advice to the Secretary of Treasury Board on various employment equity issues. They submitted their reports to the Secretary in 1992-93, including a presentation of these reports to the Employment Equity Council; the reports received have been circulated to all departments.

Expenditure Management

Service Standards: Service standards are performance objectives for the delivery of government products or services to the public. They are intended to specify the quality, in terms of timeliness, accessibility, reliability, and accuracy, of the services Canadians are entitled to. The President of the Treasury Board has the overall responsibility for the government-wide coordination of departmental efforts to develop and implement viable service standards.

A number of departments have made significant progress in the development of service standards over the last year.

- The Department of Fisheries and Oceans in Quebec has developed standards of service for all their programs and services through consultation with their client groups.
- The Rulings Directorate of Revenue Canada has recently published a brochure describing its services and their associated standards. In addition, the department intends to include some service standards in the 1993 Tax Guides that will apply to the 1993 filing season.

- The RCMP Community Policing Services has developed a service pledge and generic service standards for consultations with community groups with a view to developing specific standards for each of the communities it polices across Canada.
- For several years now, patients at the Ste. Anne's Veterans Hospital in Montreal have been provided with a *Charter of Patient's Rights and Responsibilities* that sets out the service commitments on the part of the hospital and their own responsibilities as patients.

The Secretariat will continue working with departments over the next fiscal year to promote further progress in the development of service standards and their dissemination to Canadians.

Special Operating Agencies (SOAs): SOAs are service-oriented operational units, generally within departments, that are given tailored management flexibilities where necessary to better achieve objective levels of performance. They are able to improve their delivery of services through the use of performance targets, the application and adaptation of better private and public sector management practices, and the increased delegation of responsibility for operational matters to managers and front-line employees.

Fifteen Special Operating Agencies have now been formally established. Two other agencies announced previously (Translation Services and Surveys Mapping and Remote Sensing) are expected to be considered by Treasury Board shortly. A number of departments are considering SOAs and several are preparing the requisite framework document and business plan.

During 1994-95, the Secretariat will review the results and implications of a study, undertaken in collaboration with the Office of the Auditor General, on the implementation and use of SOAs.

Information for Parliament: The Secretariat is responsible for the standards governing the reporting to Parliament of performance in the use of financial resources. This includes the Estimates, Public Accounts, annual reports and various special purpose reports. Efforts to streamline reporting while ensuring the availability of information to Parliament are continuing.

Departments and agencies continue to express interest in the integration of statutory reports as a method of streamlining reporting to Parliament and reducing communications costs. The Secretariat will pursue these options, assisting departments in receiving the necessary approvals for such consolidations.

A pilot text retrieval project entitled Technology Application for Reporting to Parliament (TARP) was demonstrated to members of Parliament in March 1993, utilizing three years of Part III information from six departments. Based on the success of this demonstration and the results of the follow-up evaluation, a recommendation for full implementation is under consideration.

For the first time, printing of the 1993-94 Part III was tendered through a competitive process and completed in the private sector. Net savings to the government amounted to 23.3 per cent or \$108,171 over the costs incurred in the previous year, despite a 3.3 per cent increase in the total number of copies printed and an 11 per cent increase in the total page count.

Personnel Management

1992 Compensation Working Group Report: Recommendations in the final report revolve around four major themes: leadership, expectations, recruitment, development and training strategies and effective service delivery. These recommendations have been addressed through the Office of Information Management Systems and Technology (OIMST) Strategic Plan for Pay and Benefits Re-engineering initiative, which the Human Resources Policy Branch (HRPB) participates in and fully supports. The re-engineered pay and benefits process will improve processing efficiency and achieve a 30 per cent productivity improvement, resulting in an estimated cumulative cost savings of \$124 million by 1998-99. This represents a Full-Time Equivalent (FTE) saving of approximately 950 relative to the current base of departmental FTEs involved in delivering pay and benefits. In addition to improved efficiency and productivity, this initiative will achieve savings in other areas such as space, paper and reproduction costs; re-defined standards for the delivery of pay and benefit services; and establish revised expectations within the client community. HRPB will play a lead role in examining the HR implications of this initiative.

Workplace Day Care Centres: Under the permanent policy, Veterans Affairs and National Revenue have opened centres in Quebec while Natural Resources Canada has opened a centre in Ontario. Correctional Services and Indian and Northern Affairs will open two additional centres in Quebec. An option has been made available to Public Works and Government Services Canada. Fisheries and Oceans is examining the need for a centre. Due to budgetary restraint, Transport Canada has decided to put its option on hold. Two options are as yet unallocated.

Pension Reform: Work on Public Service pension reform and policy development in support of privatization or devolution is continuing. The Public Service pension reform legislation, which received Royal Assent on September 29, 1992, had three main objectives: restructuring the funding arrangements for the major pension plans, bringing the federal plans into compliance with the *Income Tax Act* rules for retirement savings, and addressing a number of long-standing fairness issues. The financial provisions were effective as of the beginning of the fiscal year (1991-92), but regulations are needed to complete the other initiatives. Improvements to the Supplementary Death Benefit plan did not require regulations and came into force on October 5, 1992. Regulations required for two other provisions were approved and came into force on September 9, 1993. Those provisions were more flexible pension arrangements for periods of leave without pay in excess of three months and continued *Public Service Superannuation Act* contributory status for employees aged 65 plus who draw CPP/QPP retirement benefits.

Work continued on the fundamental review of all aspects of the plans, which will form the basis of further changes. As part of this review and in response to Chapter 8 (Debt Management and Employee Pensions) of the 1990-91 *Report of the Auditor General*, the Treasury Board Secretariat and the Department of Finance are assessing the financial implications of the current and other methods of financing the Public Service pension plans, including the impact of converting to market investments.

In June 1993, the President of the Treasury Board entered into a contract with Sobeco, Ernst and Young, an independent firm specializing in compensation and actuarial consulting, to conduct an in-depth review of members' of Parliament compensation. The results of the study, due early in the new year, are to be made public and are to serve as the basis of an informed discussion on any changes in MPs' compensation package.

The Secretariat is providing support to the Sobeco study and to the President by putting into effect the Prime Minister's commitment to stop the practice of "double-dipping" on the part of MPs in receipt of a pension under the *Members of Parliament Retiring Allowances Act*. (Double-dipping refers to the practice of drawing both a pension and a salary from the Crown.)

Equal Pay for Work of Equal Value: In January 1990, following the union withdrawal from the Joint Union Management Study on pay equity, the Treasury Board announced a series of equalization adjustments aimed at redressing the wage disparity between predominantly male and female occupational groups deemed to be performing work of equal value. In spite of these corrective measures, the Public Service Alliance of Canada (PSAC) and the Professional Institute of the Public Service of Canada (PIPSC) filed complaints alleging gender-based wage discrimination before the Canadian Human Rights commission (CHRC). Following an eight-month investigation, the CHRC referred the matter to a Human Rights Tribunal. The tribunal hearings, which formally began in September 1991, are still ongoing after more than 170 hearing days. The CHRC has just recently closed its case. The PIPSC began presenting evidence in October 1993, and is expected to conclude in January 1994. The PSAC will then present its case, which could take several months. At the conclusion of the PSAC case, the Treasury Board expects to have sufficient evidence to be in a position to make final submissions on the merits of the complaints. The Human Rights Tribunal is expected to render a decision sometime in 1995.

Telework Policy: Criteria for the assessment of the Telework pilot policy are being developed with departments. The review of the policy will begin later in the year.

Human Resource Management Projects: During 1992-93, the Human Resources Development Council Steering Committee on Training and Development identified the strategic directions and principles for continuous learning in the Public Service. These will serve as the basis for a policy and framework on continuous learning that will be published in late 1993 or early 1994.

A major review of developmental programs such as Interchange Canada, the Career Assignment Program, the Management Trainee Program and Government-to-Government exchange programs is now being completed with a view to ensuring that these programs reflect the current context of Public Service Renewal.

Also underway is a feasibility study of Public Service-wide on-line registration for training courses to determine whether such a system could improve efficiency, reduce costs and avoid duplication.

In the coming year, the branch intends to emphasize performance management. A new policy on Performance Review and Appraisal will be published soon, as will a guide for Public Service managers on managing employees with performance difficulties.

Classification Decisions: Effective January 1, 1993, the Treasury Board granted extended classification authority (Phase 3) to all deputy heads of departments and heads of agencies. To ensure a measure of consistency for the exercise of this authority, the Treasury Board decision includes a number of requirements which must be followed by those departments whose classification programs have not been assessed as fully satisfactory. Effective April 1, 1993, the Treasury Board granted to those deputy heads of departments and heads of agencies with a record of overall fully satisfactory classification performance the authority to delegate classification

authority to responsibility centre managers. These decisions reflect the present era of increased delegation to departments and the increased empowerment of lower levels.

The management of departmental classification programs was assessed and evaluations reported to deputy ministers for the period ending December 31, 1992. Criteria were developed for the 1993 assessment period. These were transitional in nature and took into consideration the resource-intensive conversion exercises in which departments are involved. Work has also been proceeding on the development of a revised accountability framework for classification, which will form part of an overall framework for the management of human resources. The Secretariat has decided to temporarily suspend comprehensive reviews of the quality of classification decisions during the transition to the new Universal Classification System.

Official Languages: Following the adoption and publication of the Regulations on the use of official languages in serving the public in January 1992, most provisions came into effect on December 16, 1992. Other provisions, concerning the Yukon and the Northwest Territories, among others, came into effect on December 16, 1993. The remaining provisions, concerning search and rescue for example, will be implemented in December 1994.

Administrative Management

Quality Management: Good practices were promoted through identifying and disseminating exemplary delivery for improving services or reducing costs; supporting interdepartmental practices; advising departments on how to incorporate alternative approaches to service networks focusing on quality services and service to the public; and generally noting and celebrating excellence.

Information Management, Systems and Technology

Government-wide Financial Information: The branch continues the work begun by the former Office of the Comptroller General to implement a comprehensive Financial Information Strategy (FIS) for the government. With the streamlining of business processes and the application of modern technology, FIS will improve the availability of relevant and timely financial information across government. In 1989-90, the OCG and Supply and Services Canada defined information requirements, the roles and responsibilities for financial information management, and the rules governing the collection and use of financial information. In 1990-91, improvements were made to the management and systems infrastructures, in cooperation with Supply and Services Canada, line departments and other central agencies. In 1991-92, the impact assessment of the FIS on departments and agencies was completed. Departments reviewed and endorsed the study's recommendation that the strategy continue to be developed and implemented. The OCG also implemented "fast track" solutions to meet the financial information needs of key users and developed an overall control framework for central financial systems development.

Activities in 1993-94 include a review of the FIS and its implementation in light of the current environment, and the continuing development of a common departmental financial system and a new or modified central financial information system.

Government-wide Common Information Management: In 1991-92, a project was established to improve Common Information Management (CIM) on a government-wide basis. This project comprises two complementary facets. The first is the application of effective information management to common information in the functional areas of finance, personnel, materiel and real property, and the second is the requirement for a program that will coordinate activities between the functional areas and establish common, government-wide policies and data standards. In 1991-92, several initiatives were begun, such as developing a framework for government-wide CIM initiatives. The Departmental Integrator Function was developed and endorsed by departments and work initiated on implementation, and the branch continued work on the strategic development and management of the CIM repository.

A program was also launched jointly with departments to develop common information products which would benefit departments and avoid individual development by departments.

Productivity in Financial and Administrative Systems: New technologies and methodologies are providing opportunities to reduce costs. The branch will continue to promote the sharing of knowledge about financial systems implementation in departments and to streamline other administrative processes and systems. This is aimed at improving the cost-effectiveness of corporate and departmental financial management and other administrative systems and enhancing the potential for successful implementation. In 1991-92, specifications were prepared for the salary budget and forecasting systems needed to manage the wage envelope regime established by the February 1991 Budget. Information on available automated systems was disseminated and demonstrations were held for all interested departments. Revised common evaluation criteria were issued; more modules of the *Financial Management Systems (FMS) Handbook* were published; and the program of regionalized FMS symposia was continued.

An interdepartmental Council for Administrative Renewal (CAR) was established to streamline administrative processes and systems. Several initial CAR meetings were held to identify opportunities for improving administrative support to programs serving the public, and to take advantage of new technologies and methodologies to reduce costs.

Personnel Information Strategy: A project to describe and document the functions and information requirements in personnel administration was completed in June 1993. The result was formal and rigorous models prepared using current business modelling techniques. They provide a reference tool which has already been applied in organization and administrative reviews in departments and in a number of system design studies. Some departments have reported substantial savings as the result of having a benchmark design available. A second release was published in October adding documentation for almost 2,000 data definitions.

Employee Identifier: The project to eliminate the use of the Social Insurance Number in day-to-day personal records of Federal Public Servants will be completed. This project began in 1988 as a result of the government's response to a Parliamentary Committee's report *Open and Shut*. The use of the Social Insurance Number will be confined to legislated uses. A new, unique personal number has been developed to reliably identify individuals employed in the Public Service. Separate and distinct identifiers are being implemented for the exchange of information with third parties such as banks, insurance plan managers and the bargaining agents, thereby allowing the new number to be restricted to internal government use only.

Completed Initiatives

Human Resources Analysis and Research Network: HR Connexions is an information service about human resources available to all federal employees across Canada. Its main objective is to link, through an electronic network, the existing "people networks" of the human resources discipline. The purpose is to increase access to human resources analysis, practices and information, and promote sharing and exchange of new initiatives and events in the human resources community. It is available to all users via the Senior Executives Network (SEN) or modem (direct dial or DATAPAC access). It has been developed under the auspices of the Human Resources Development Council. TBS will continue to contribute to its management and enhancement in both technical and content terms.

National Joint Council (NJC) Renewal: The President of the Treasury Board, together with both the Official and Staff Sides of the National Joint Council of Canada, have agreed to a review of the Constitution and By-Laws of the NJC. This review is now completed and the amended Constitution and By-Laws will soon be forwarded for approval by Order-in-Council. The revised package reflects the continued interest of the government in supporting measures which encourage consultation, productivity and flexibility in a more people- and service-oriented Public Service.

Review of NJC Policies: The review of the Foreign Services Directive is complete. The Personal Protective Equipment, Materials Handling, and Motor Vehicle Operations policies are currently under review.

Strategies for People (Work Force 2000): A strategic framework was developed to direct activity in the Human Resources Policy Branch and across the Public Service in implementing PS2000 human resource initiatives.

Real Property Reform: Comprehensive surveys and analysis of significant federal lands in the final three regions were completed during 1993-94. This multi-year survey of federal land holdings has now been completed. In future, surveys and information updates will be carried out on an as-needed basis.

Section II

Analysis by Activity

A. Expenditure Management

Objective

To develop and communicate policies on expenditure management, finance and accounting, providing a single integrated source of leadership, direction and advice on comptroller issues for departments and agencies. To recommend, on the basis of departmental plans and programs, that the government accept or modify specific expenditure proposals, in order to:

- reflect the priorities that the government assigns to the objectives;
- increase the effectiveness of existing and proposed programs;
- increase the efficiency with which the financial resources, facilities, equipment, materials and supplies are used in operating programs; and
- develop the Estimates for the approval of Parliament.

Description

This activity is the responsibility of the Program Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary-Comptroller General of the Treasury Board. The activity has five sub-activities.

Program Analysis: analyses policy and program requirements and reviews Multi-Year Operational Plans to advise the Treasury Board on the allocation of resources. It also communicates to departments and agencies the policies, directives and decisions of the Treasury Board which affect the use and level of resources.

Expenditure Coordination: provides technical support to branch staff and instructions to departments in the preparation of Multi-Year Operational Plans, Main Estimates submissions and Part III of the Estimates and publishes the *Main and Supplementary Estimates*. It also maintains an up-to-date account of planned government expenditures; provides advice on expenditure-related issues of a government-wide nature, including new policy development in the areas of expenditure management, innovative management frameworks and initiatives; and conducts analyses of government spending.

Comptroller: provides advice and recommendations on matters relating to government financial management and control, including financial authorities, government accounting policy and financial reporting, cash management, costing and cost accounting policies.

Crown Corporations and Privatization: provides a common service to the Treasury Board Secretariat and the Department of Finance by analysing and advising on the financial requirements and the development of policies and legislation related to Crown corporations and other corporate interests of the Government of Canada, including the preparation of an annual report to Parliament. It also provides the Secretariat and Finance with analysis and advice on federal privatization initiatives and undertakes the privatization of federal Crown corporations and equity holdings.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction, coordinates the activities of the branch, and finances the costs of corporate initiatives in the areas of training and development and Interchange Canada assignments.

Resource Summary

The Expenditure Management Activity accounts for 19 per cent of the total 1994-95 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 20 per cent of the total departmental work force.

Figure 3: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE*	\$	FTE	\$	FTE
Program Analysis	5,225	66	5,252	64	4,957	63
Expenditure Co-ordination	3,699	40	3,946	46	3,510	44
Comptroller	3,179	33	3,398	36	3,068	38
Crown Corporations and Privatization	3,021	39	3,604	44	3,828	51
Management	1,033	6	1,121	9	1,475	13
	16,157	184	17,321	199	16,838	209

* Full-time equivalents (FTE) is the measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Note: The structure and the level of resources for the activity have changed from last year due to reorganization, integration of the Office of the Comptroller General and the Privatization Branch from the Department of Finance. The amounts for previous years have been adjusted for comparative purposes.

Personnel costs account for 85 per cent of the total activity expenditures.

Performance Information and Resource Justification

The results of branch activity include:

- timely preparation of the *Main* and *Supplementary Estimates* and support to the government's role in the Supply process;

- recommendations on the allocation or reallocation of resources to government programs in line with the established priorities of government, including deficit reduction;
- recommendations on changes to the design of program delivery mechanisms, including alternative means of delivering programs such as through partnerships, devolution and privatization;
- policy advice to the President as a member of Cabinet on new initiatives, enhancements to existing programs, expenditure planning and deficit control;
- advising the President and the Treasury Board on allocations of any reserves identified at the beginning of 1994-95 for supplementary spending to meet emergency requirements and new and emerging priorities of the government;
- undertaking pilots to assess the costs and benefits of extending the single Operating Budget concept to introduce additional incentives for good management practices.
- the identification of opportunities for the introduction of user fees based on the principles of fairness, equity, and sound management practices;
- advice and assistance to reorganized departments to arrive at the appropriate program delivery structure and mix consistent with their new mandates;
- maintenance and improvement of the legislative and policy framework for the operation and control of financial transactions through recommendations to the President and the Treasury Board on any cost-effective changes required to enhance or improve existing financial management and control and cash management policies, systems and procedures;
- participation in the preparation of the Public Accounts for sign-off by the Comptroller General of Canada;
- initiating and encouraging cost-effective cash management initiatives by departments and agencies; and
- working with departments and agencies to further the development of service standards.

B. Personnel Management

Objective

To develop, communicate and evaluate personnel and official languages and employment equity policies, regulations, standards, systems, and terms and conditions of employment, to enable managers to manage the human resources required to carry out government programs, and to develop and implement policies that promote effective employer-employee relations in the Public Service.

Description

This activity includes two branches. Each branch is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary-Comptroller General of the Treasury Board. The activity has two sub-activities, which relate to the branches on a one-to-one basis.

Human Resources Policy: This sub-activity is the responsibility of the Human Resources Policy Branch, which provides leadership in the management of the human resources of the Public Service. Effective human resources and staff relations policies and practices are essential to departments in the delivery of services to Canadians. The key elements of the human resources management framework are: compensation and benefits, classification, management of the executive and excluded groups, staff relations, management practices and adaptation, employment adjustment, transfers and alternative delivery mechanisms.

Official Languages and Employment Equity: The Official Languages and Employment Equity Branch provides strategic orientation and coordination in support of the Official Languages Program in federal institutions and the Employment Equity Program in the federal Public Service.

Its official languages mandate includes service to the public, language of work, and the participation of English-speaking and French-speaking Canadians. With regard to Employment Equity, it ensures the equitable representation and participation of members of the four designated groups (visible minorities, Aboriginals, persons with disabilities and women) in proportion to their presence in the work force. It also formulates strategies for reaching employment equity targets. The branch develops and communicates policies and programs related to official languages and employment equity and provides interpretation and support as required. It determines the information needs for the two programs, ensures that required information systems are in place and interprets related statistics. The branch is also responsible for monitoring the effective implementation of the programs, consulting with departments and agencies, and producing an annual report to Parliament for each program.

Resource Summary

The Personnel Management Activity accounts for 31 per cent of the total 1994-95 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 32 per cent of the total departmental work force.

Figure 4: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE*	\$	FTE	\$	FTE
Human Resources Policy	20,776	239	21,682	247	22,996	278
Official Languages and Employment Equity	6,008	60	6,636	61	6,511	67
(Items not required)	-	-	-	-	4,049	-
	26,784	299	28,318	308	33,556	345

* Full-time equivalents (FTE) is the measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Note: The structure and the level of resources for the activity have changed from last year due to reorganization and integration of the Office of the Comptroller General. The amounts for previous years have been adjusted for comparative purposes.

Personnel costs account for 74 per cent of the total activity expenditures. Other significant expenditure areas are: 18 per cent for professional and special services, and three per cent for transportation and communications.

Performance Information and Resource Justification

Human Resources Policy

The quality of Public Service human resources management practices and its work force are key indicators of the effectiveness of the Human Resources Policy Branch. Practical HRM policies are essential to the delivery of cost-effective service to the Canadian public.

Work force adaptation is a unifying theme that brings together policies that enable departments to adapt their work force to the realities of a demanding and changing environment. This has both qualitative and quantitative dimensions. Key to coping with the demands of the '90s is a dynamic management cadre. Classification simplification and pension reform are also important elements of a strategy designed to improve the work force.

Although the Public Service is contributing to deficit reduction through legislated wage restraint, this has not stopped the government from acting as a good employer. In this regard, opportunities to encourage an improved labour/management dialogue are being pursued through a variety of forums, including promoting greater understanding and participation in the National Joint Council and Forum '94. These initiatives will continue into the next fiscal period.

Strategies are being developed to prepare for the resumption of collective bargaining as groups begin to exit from the restraints imposed by Bill C-113. Thirty groups will be in a position to bargain in 1994 and the first quarter of 1995. A further 34 groups will come up in the second and third quarters of 1995. As well, rates will have to be negotiated for new pay structures and conversions should the Universal Classification System be implemented during the same period.

Major restructuring of government departments will create challenges in collective bargaining and collective agreement administration.

The Human Resources Policy Branch is working on a number of elements that will make it easier for managers and employees to work within an environment of continuing restraint. This means building on the excellence of the Public Service to facilitate the long-term adaptation of the work force and the ongoing improvement of management practices. It requires continued building on the tenets of management promoted through Public Service 2000, that is, empowerment of employees, investment in learning and accountability for results.

Non-Disciplinary Terminations: Terminations of employment and demotions under paragraph 11(2) (g) of the *Financial Administration Act* are now grievable and may be referred to adjudication under the *Public Service Staff Relations Act*. The Staff Relations Division will fulfil the functions of Employer in these references to adjudication.

Review of NJC Policies: Four policies are coming up for review during the 1994-95 fiscal year: Refusal to Work, Hazardous Substances, First Aid Safety, and Isolated Posts. Work is continuing on the development of a Diving Regulation and reviews of the First Aid Regulations and the Boilers and Pressure Vessels Regulation are expected to begin. In addition, the branch will participate in a review of Part II (Safety and Health) of the *Canada Labour Code* leading to legislative amendments.

National Joint Council: More efficient methods of communicating information, both verbally and electronically, to departments are being developed. Training plans are being established to educate both National Joint Council (NJC) participants and service users. We intend to enhance the employer-side presence and role through scheduled meetings with interested parties to promote the establishment of an "employer-side" community.

Training and Accreditation of Classification Specialists: work is ongoing to review and, as necessary, revise the training programs for classification specialists.

Automated Position Information Redesign Projects: Work is ongoing in the redesign of automated position information gathering capabilities.

Forum '94: With the unanimous consent of all unions, this forum will continue in 1994. Its aim is to provide unions with information and updates on activities in the Public Service, and to allow unions an opportunity to address their opinions and concerns.

Pension Reform: The completion of regulations will bring into force the following provisions of Bill C-55, the Public Service pension reform legislation:

- pension coverage for part-time employees;
- early retirement program for the operational employees of the Correctional Service of Canada;
- division of pension assets on marital breakdown (Pension Benefits Division Act);
- survivor benefits for spouses married after retirement;
- compliance of the federal Public Service pension plans with the *Income Tax Act* rules for registered pension plans.

The Public Service Superannuation Act Advisory Committee will complete the review of the fundamental elements of the Public Service pension arrangements (plan management, cost-sharing, rate of return on the pension fund, and plan design). This committee is composed of union, management and pensioner representatives.

Employee Skills: The Human Resources Development Advisory Committee commissioned a study into the extent to which employee skills inventories are used or being developed in departments and the identification of private sector firms who provide products and services in this field. The final report is being prepared. A forum for the exchange of practices and experiences is planned for the spring and cases are being studied to determine the underlying "business case(s)" for skills inventories in departments.

Award Plan for Inventors and Innovators: In 1993 the Treasury Board issued the Award Plan for Inventors and Innovators, a policy designed to encourage Public Service inventors and innovators in science and technology to pursue, through technology transfer, the commercialization of their inventions and to promote within government laboratories active collaboration with Canadian industry.

Incentive Awards: In the continuing climate of fiscal restraint, departments are faced with the ongoing challenge of maintaining a motivated work force. In such a climate, the appropriate recognition of employee achievements is extremely important. Departments have put into place and are encouraged to expand and refine formal and informal recognition vehicles. In 1992-93, employees recognized under the Incentive Award Plan were credited with reducing government expenditures by more than \$10 million. Employee recognition is only one part of an overall spectrum of initiatives. In the continuing effort to facilitate and support renewal of the Public Service through innovation and high performance, existing rewards and recognition schemes are being examined by the Secretariat and the Human Resources Development Council.

Human Resources Planning and Development: The *Public Service Reform Act* received Royal Assent on December 17, 1992 and sections of the Act were proclaimed during 1993. In preparation for implementation, the branch coordinated and delivered training to staff specialists and managers. As well, policy and procedural adjustments were made where necessary to ensure that the legislative amendments were appropriately reflected. With the passage of the Act, the Treasury Board now has responsibility for providing direction to Public Service managers on the deployment of employees to new jobs at the same level of responsibility. Accordingly, the Treasury Board published a deployment policy to guide managers in this activity.

In the field of training and development, the *Policy and Implementation Practices on the Development of Supervisors, Managers and Executives* was approved by the Human Resources Development Council and subsequently published. The policy requires departments to establish career development frameworks for these levels and identifies mandatory management and leadership training.

The ability to consult with external and internal clients is a requirement for many public servants. To assist managers in providing appropriate training to their employees in this area, the branch, in concert with several departments, produced the *Consultation Skills Training Needs Analysis* to provide a methodology for analysing training needs in relation to consultation skills.

The branch was instrumental in establishing and co-ordinating the Forum for Efficiency through Alliances. The purpose of this network is to build partnerships among departments on various themes related to training, such as change management.

As well, the branch created the Learning Forum. This network of senior officials identifies learning techniques and tools to help departments manage major change activities, such as government reorganizations.

Professional Development: The Financial Officer/Internal Auditor Recruitment Program (FORD/IARD) celebrated its 15th year of operation with a reunion for all 350 program graduates in June. This year, the program's developmental aspects were broadened by piloting cross-functional and operational assignments. Despite government restructuring and reorganization, FORD/IARD was able to place 32 new recruits this year.

The Educational Leave/Co-op Replacement Program continued to help junior staff obtain the necessary qualifications for advancement in finance, while providing Co-op students with valuable work experience. This year the program was extended to the personnel community. A total of 24 additional employees in the finance and personnel communities took advantage of educational leave this year.

In partnership with departments, professional development continuous learning activities covered a range of approaches including: practicum sessions on current management issues, designing up-to-date formal training programs in financial management, promoting courses developed by departments, promoting computer-assisted learning, encouraging individual learning, and supporting professional association efforts.

Career development and advancement within corporate services professional communities was promoted through assignment and executive resourcing programs and activities: Point of Contact responded to the continuing demand for developmental opportunities and flexible deployment options, strategic executive resourcing was supported through coordination for senior advisory committees and liaison with PSC, and other TBS policy centres and departments.

To provide a focal point in government for functional communities to collectively address critical issues facing them:

- 1) A community-wide review of the selection standard for financial officers was coordinated to ensure its continuing relevance.
- 2) An interdepartmental group of senior executives from the corporate functions was convened to discuss their common human resource management concerns and priorities and what possibilities exist for sharing solutions.
- 3) Focus groups for women in the finance community were conducted to identify issues, concerns and recommendations with regard to their careers and perceived barriers to development and advancement. The target population for this consultative exercise was women in the executive feeder levels. A report has been issued, including recommended steps to be taken for the finance community, professional development and women.

Public Service Employment Adjustment: The Work Force Adjustment Directive, which deals with employment security in the Public Service, is subject to renegotiation with the unions under the National Joint Council triennial review process effective March 31, 1994. A series of preliminary discussions took place between October and December concerning issues such as the fiscal situation, restructuring, re-engineering, retraining and the Priority Administration System. The existing Directive remains in force until it is replaced with a new one agreed upon by labour and management. TBS will seek to obtain some flexibility in the Directive consistent with the goal of maximizing employment security within the fiscal restraint environment.

To facilitate cost-effective and timely ways to adjust employment to changing program and service delivery needs, mechanisms will be developed and implemented to provide for more flexibility in matching work to be performed with appropriately skilled personnel.

Analysis and Research: On the issue of matching work and available labour, activities will continue on analysis of employment and demographics of the Public Service. Studies will focus particularly on productivity of public servants, in overhead and service delivery functions. Research will be undertaken on mechanisms of employment adjustment, in order to optimize the skills mix available for program delivery. The group will continue to develop and support cost assessment of various human resources related initiatives, and will continue to track compensation comparisons among the various segments of the federal work force. Components of performance measurement in human resources management will be developed. A comparison of educational and experience characteristics of public servants and private sector workers will be made.

Advisory Services: continued to provide advice to departments on the development, implementation and administration of classification programs, including interpretation of classification policies and standards, and provided specialised services, such as job matching, to outside employers.

Interpreting and implementing the provisions for Equal Pay for Work of Equal Value: The Human Rights Tribunal inquiring into the gender-based wage discrimination complaints filed on behalf of approximately 80,000 Public Service employees in nine predominantly female occupational groups is presently holding hearings. The Tribunal is expected to render a decision sometime in 1995. In addition, a number of individual and collective equal pay complaints are currently under investigation by the Canadian Human Rights Commission. Each of these is being examined in co-operation with the respective departments.

Pay Administration: Public Service Compensation System (PSCS) – is the focal point within TBS for the resolution of issues relating to functionality, project accountability, configuration controls and infrastructure, with the PWGSC Project Office. A Memorandum of Agreement between TBS and PWGSC has been developed to set up mechanisms for the management of PSCS functionality, project accountability, and required controls for the resolution of related issues. As well, HRPB will co-ordinate the support of the compensation rules definition during the construction phase of the project.

Pay and Benefits Re-engineering – will continue to participate in and support the planning and conduct of pay and benefits re-engineering initiatives; ensure an orderly roll-out of re-engineering initiatives with PSCS implementation and operational requirements; and ensure adequate communication with the compensation community.

GE Pay Conversion – the Secretariat will co-ordinate the development of an automated process for a future GE pay conversion exercise. This will significantly reduce the workload for compensation specialists.

The Northwest Territories 1993 *Payroll Tax Act* – necessitated a detailed review and phased implementation of the provisions of this Act.

Public Service Reform Act (C-26) – coordinated the implementation of the provisions relating to employment and exclusion status in the Regional Pay System.

Official Languages and Employment Equity

The branch's main activities in 1993-1994 focused principally on two activities: monitoring the implementation of the official languages and employment equity principles and programs by federal institutions, and adjusting their respective accountability frameworks.

In the context of the implementation of the Regulations regarding service to the public in both official languages, the branch coordinated the identification by federal institutions of the offices and services affected by the Regulations.

Pursuant to the official languages planning and control framework, 10 agreements were signed between the Treasury Board and federal institutions.

A self-assessment tool was developed for Crown corporations to encourage the establishment of a workplace conducive to the use of both official languages. This questionnaire can be modified to meet the specific needs of departments and agencies.

An evaluation of the language training and translation programs has been initiated to ensure their maximum effectiveness.

With respect to the Employment Equity Program, the branch continued negotiations in a conciliation process to resolve complaints of discrimination that were filed with the Canadian Human Rights Commission by the Assembly of Manitoba Chiefs against federal departments and agencies. Parallel to the conciliation process, the branch provided support and advice to many of the departments concerned.

The branch continued to consult with, and provide the necessary support to, groups representing the principal interveners in employment equity, namely the Secretary's four advisory groups (for visible minorities, Aboriginal peoples, women and persons with disabilities), the President's external advisory committee on employment equity, the Deputy Ministers' Council on Employment Equity and the Assistant Deputy Ministers' Council on Employment Equity. The branch was also involved in the production of several reports and case studies, based on private-sector examples, to publicize the best practices.

The branch also continued to review employment equity policies and guidelines to bring them into conformity with the intent of the *Financial Administration Act*, as modified by the *Public Service Reform Act*, and to ensure their wide distribution. In keeping with the recent changes brought to this same legislation, the branch also published guidelines regarding the development of annual ministerial plans on employment equity.

The same legislative modifications require that the President report annually to Parliament on employment equity in the federal Public Service. The first report included an overview of the history of employment equity in the Public Service, as well as the 1992 highlights and a description of some of the best practices.

Moreover, the System for Human Resources Monitoring (SHuRM) data collection was reviewed in line with the modifications to the *Financial Administration Act*.

A revision of the strategy for setting employment equity targets, one of the cornerstones of the program, has been completed and its recommendations implemented. In addition, revised targets based on the 1991 census have been communicated to federal departments and agencies.

The branch continued to collect and analyze data on employment equity at the Public Service level and in Canada, and to update the status of the Program and the employment equity targets. This information is distributed to departments, senior managers and advisory committees, and appears in the President's annual report to Parliament.

Moreover, the branch pursued the development of the new Special Measures Initiatives Program, which is replacing the Special Measures Program. The new program should make a major contribution to the attainment of employment equity objectives and the way in which EE is implemented in departments. The branch also contributed to the evaluation of the pilot projects conducted to examine and adjust new approaches.

The branch contributed to the development of a "Framework for Advancing Employment Equity" in the Public Service. This document emphasizes the necessity to maintain the commitment of the participants in meeting the employment equity objectives, and presents a new approach. It specifies the roles and responsibilities that the central agencies and federal departments must assume.

The branch proceeded with the analysis of the Employment Equity Award candidates. The President honoured Energy, Mines and Resources for the women's group, and Indian and Northern Development for the Aboriginal peoples' group.

The branch contributed to the finalization of a census questionnaire to be administered to the federal Public Service. This is the first exercise of its kind to establish an employee profile. The analysis of collected data will enable us to obtain more precise data for designated groups.

1994-1995

During the 1994-1995 fiscal year, the branch will focus on the following major projects:

- The branch will continue to monitor the impact of the government restructuring started in June 1993 on the Official Languages and Employment Equity Programs and to make the necessary adjustments.
- The branch will continue to provide general coordination for the implementation by federal institutions of the *Official Languages Act* and the Regulations on Service to the Public, as well as the policies and guidelines related to official languages.

- The branch will pursue its review on language training in order to determine the level of resources required for Language Training Canada in coming years, and to contribute to the definition of its mandate and the development of related policies.
- The branch will proceed, for the last year, to equitably allocate the official languages translation resources among the departments. As of April 1, 1995, departments will have the choice of translation services suppliers. The Translation Bureau will then be working as a Special Operating Agency. The branch will analyze the use of the word envelopes in order to shift the resource base from words to dollars, enter into an agreement with the departments on the distribution of the financial resources and modify the common services policy.
- The branch will update its official languages information systems by bringing information requirements to a minimum. It will also provide a functional orientation to the Administrative Policy Branch in order for these systems to draw on existing sources that cover all the federal Public Service for their data.
- The branch will ensure that the Official Languages Program is integrated as fully as possible into the general management of institutions' programs, namely in the management of human resources, communications and service to the public.
- With regard to the Employment Equity Program, the branch will examine various options to possibly bring the Public Service under the provisions of the *Employment Equity Act* regime that already applies to Crown corporations and enterprises of the federal sector.
- Following complaints of discrimination lodged against several federal institutions by the Assembly of Manitoba Chiefs, Letters of Understanding on the Aboriginal issue will be signed by Treasury Board and many of the concerned departments and agencies.
- An employment equity orientation course will be developed (if justified by demand) to provide a structured and uniform training to officers responsible for the Employment Equity Program in departments and agencies.
- A research project to develop ways to remove barriers to the employment of persons with mental disabilities will also be undertaken.
- A project on the retention of Aboriginal peoples in the Public Service will also be launched to develop options and a tool enabling corrective action to remedy the situation.
- In addition to monitoring the implementation of the new Special Measures Initiatives Program, the branch will conduct the following activities: development of measurement models for departments; contribution to cultural awareness initiatives; communication of best practices; expansion and increased accessibility of inventories for each designated group; marketing of Special Measures Initiatives; setting of priorities for the following year.

- The branch will continue to provide support to departments and agencies in the implementation of employment equity plans. Moreover, the President's second annual report will draw from the information contained in the situation reports provided by departments and agencies to describe the global situation of the Employment Equity Program.
- A review of the employment equity information systems will be conducted to adapt them to this program's new realities and to facilitate other activities related to information requirements, namely: identification of minimum information requirements; implementation of an interface to facilitate access to the data; interpretation and popularization of the data.
- A census of Public Service employees will be done and the results analyzed to collect pertinent data on the efforts being made in the employment equity field, on the representation rates for designated groups within the Public Service work environment, and on the employees who work in it.
- The branch will play a greater role in supporting the employment equity element of HR Connexions to improve the exchange of employment equity information with and among departments.

C. Administrative Management

Objective

To develop, disseminate and review policies, regulations, standards, systems, to improve administrative management in the Public Service and help deliver programs and services efficiently and effectively. It also includes the obligation to define and communicate the responsibilities and accountabilities of departments and the Secretariat in all policy areas within the mandate of the Treasury Board.

Description

This activity is the responsibility of the Administrative Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary-Comptroller General of the Treasury Board. The activity has seven sub-activities.

Information, Communications and Security Policy: seeks to improve the quality of information management in the federal Public Service. It is responsible for the development, implementation and monitoring of law and policy in the management of information, communications and consultation, access to information, privacy, security, and the federal identity and to ensure that the public's interest in government information is represented in law and in policy.'

Regulatory Affairs: develops, in consultation with departments and the private sector, overall regulatory policy and assists departments in improving their management of regulatory programs. It identifies government-wide regulatory policy issues and works with departments in addressing problems. It is also responsible for ensuring an efficient, smooth-running federal regulatory process.

Contract and Project Management: provides leadership in the innovative management of projects and contracting throughout government through: policy implementation, policy leadership and submission review and analysis.

Bureau of Real Property and Materiel: provides leadership for the management of federal real property, materiel and common services by advising ministers on related issues, developing and communicating central policies, monitoring the performance of departments and assisting in the development of professional communities. It also has responsibility for central land information systems, coordinating federal land use within regional contexts and certain land disposal projects.

Accountability and Policy Review: provides corporate support to the Treasury Board Secretariat in determining that it has the management policies it requires and that it is satisfied they are being implemented as intended. It provides evaluation audit and review services to the Treasury Board Secretariat and develops and maintains an accountability framework for the management of Treasury Board policies.

Government Review: is responsible for the implementation of Treasury Board policies on Internal Audit, Program Evaluation, Performance Measurement and for promoting the implementation of quality management throughout the Public Service. The policies serve corporate government in assuring the effective use of performance information and accountability practices in delivering programs and services to Canadians in an efficient and effective manner.

Management: provides executive direction and coordinates branch activities and processes. This sub-activity includes the Deputy Secretary's Office and the Planning and Management Division.

Resource Summary

The Administrative Policy Activity accounts for 15 per cent of the total 1994-95 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 12 per cent of the total departmental work force.

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE*	\$	FTE	\$	FTE
Information, Communications and Security Policy	1,957	16	2,025	16	2,400	18
Regulatory Affairs	818	6	862	6	808	10
Contract and Project Management	1,111	12	1,124	12	1,118	13
Real Property and Materiel	3,934	26	4,107	28	3,968	32
Accountability and Policy Review	1,089	10	1,025	8	1,503	11
Government Review	3,148	34	3,437	36	3,793	44
Management	728	8	747	9	874	10
	12,785	112	13,327	115	14,464	138

* Full-time equivalents (FTE) is the measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Note: The structure and the level of resources for the activity have changed from last year due to reorganization and integration of the Office of the Comptroller General. The amounts for previous years have been adjusted for comparative purposes.

Personnel costs account for 64 per cent of the total activity expenditures. Other significant expenditure areas are: three per cent for transportation and communications and 25 per cent for professional and special services.

Performance Information and Resource Justification

Achievements of the Administrative Policy Branch include:

- Administrative Policy and Reform:
 - Most major policies have been reviewed, streamlined and re-issued. They reflect increased delegation to departments, placing the focus on results, not controls, and encouraging flexibility and innovation by departmental management. All revised policies are available electronically.
- Bureau of Real Property and Materiel:
 - Approximately 70 per cent of the government's fleet of 25,000 standard commercial vehicles are expected to be receiving support services from private sector fleet management information companies by April 1, 1994.
 - Implementation of the Common Services policy will continue by promoting increased optionality for common services and expansion of the range of services, subject to the principles of the policy.
 - A publication about innovative "best practices" is distributed to managers and employees across government to demonstrate more efficient and service-oriented solutions to aspects of administrative management.
 - A series of workshops have been offered across the country to keep the materiel management community up to date on strategies and best practices in disposal practices, inventory and fleet management.
 - Efforts are underway to streamline the need for warehousing by reducing the quantity of materiel being stored and by reducing the costs of warehousing. Reducing expenditures on warehousing will be achieved by transferring custodianship of warehouses to departments. Making visible all costs of inventories will give departments the incentive to find innovative ways of reducing warehouse space and costs.
 - Negotiations to transfer a portion of the Downsview Airfield to de Havilland were completed.
 - Responsibility for setting and administering office accommodation standards was devolved from TB to PWGSC in 1993-94. The next stage of this multi-stage reform is to assess user pay for PWGSC tenants.
 - Comprehensive surveys and analysis of significant federal lands in three final regions were completed, providing the data base for the strategic management of the government's real property holdings.

- The *Directory of Federal Real Property*, containing data on some 22,000 properties of 65 government departments, agencies and corporations was maintained.
 - Through the Treasury Board Advisory Committee on Real Property, the sixth annual training conference was held with attendance by some 300 participants from departments, agencies and other governments.
 - The Federal Buildings Initiative (FBI), a program whereby government building and facilities take advantage of energy efficient developments, was expanded to include water savings.
 - New and revised policies were issued governing the use of facilities, real property investment, long term capital plans and projects approach.
- Accountability and Policy Review
 - A new Accountability and Policy Review Division was established.
 - A directed audit in all departments was completed regarding the application of the discretionary payments provisions in the Work Force Adjustment Directive in fiscal years 1990-91 and 1992-93.
 - The division conducted a review of management systems for the Work Force Adjustment Directive and an assessment of the administration of the Treasury Board harassment policy.
 - Regulatory Affairs
 - In 1992, Parliament undertook a review of the federal approach to regulation. At the same time, federal departments and agencies started to review their own regulations. Parliament reported its conclusions to the government in January 1993 and the government replied in April. Government departments and agencies concluded the first phase of their review in June 1993. Both reviews established that most federal regulatory programs will have to be modified in the near future because technological growth has outpaced the ability of many programs to keep up; globalization of the economy restricts what regulators can accomplish without imposing excessive costs; and declining federal resources are going to force us to identify more cost-effective and flexible ways of managing our regulatory programs. Without such changes, there will be a growing gap between what regulations promise and what can actually be delivered.
 - In support of the changes outlined above, the branch continues to work with the 20,000 government regulators to provide guidance. The main vehicles are conferences, publications, software packages and briefings. Some recent examples: a cost-benefit analysis guide, a regulatory alternative guide, two regulatory best practice volumes, and a guide on dealing with non-compliance.

- Consultative committees deal with the following subjects: cost-recovery and user fees; Interdepartmental Organization for Standardization (in consultation with the Canadian General Standards Board); management of risk on behalf of Canadians.
- A Government-Industry Forum meets four times a year to provide for an exchange of ideas and issues on common approaches to regulatory reform. It groups senior level people from departments and regulated industries.
- The branch also oversees the federal regulatory process to ensure a timely and efficient legal and policy review of the approximately 700 regulatory initiatives proposed each year and over 150 future initiatives.
- *The Federal Regulatory Plan 1994*, released by the President in December 1993, is a single, comprehensive source of information on proposed new regulations and amendments to existing ones. It gives businesses, interest groups and individual Canadians the opportunity to make their views known on regulatory proposals that may be enacted during the new year or subsequent years. For the first time, it outlines key future initiatives (i.e. post-1994) planned by departments and agencies, and provides cost-benefit information in many cases. Starting with this Plan, entries are labelled as being of low cost, major or intermediate cost.
- The Business Impact Test (BIT) has been developed by the Canadian Manufacturers' Association, the Treasury Board Secretariat and the Department of Industry. The BIT is a consultation tool that can help departments and agencies understand and assess how regulations will impact on business by obtaining comment directly from business. It identifies direct "regulatory" costs to firms as well as how regulation impacts on the way firms operate.
- A major government-wide review of regulations was announced in the 1992 Budget. Early results indicate that one in four regulations now on the books will be eliminated and many more will be amended. Also, many departments and agencies will be taking steps to ensure that federal and provincial regulations do not contradict or duplicate one another. Major regulators are looking to find non-regulatory solutions to problems. This will save money.

• Contract and Project Management

- Policy leadership to departments and agencies continued during the past fiscal year. Contracting seminars were conducted in major centres across Canada as well as for managerial groups in the headquarters region. The Treasury Board Advisory Committee on Contracts constituted a forum for discussion of a number of contract policy matters as well as providing an opportunity for contracting managers to share and exchange practical information.
- Several policy statements on contracting policy developments were issued and major revisions were made to the Contracting section of the *Treasury Board Manual*.

- A new Procurement Review policy was implemented. This policy ensures that, in addition to meeting the primary objectives of operational requirements and achieving best value and fairness in expenditure of public funds, opportunities to promote other national objectives, such as industrial and regional development, are identified and exploited. The new policy has resulted in increased emphasis on planning and re-focusing of effort to concentrate on procurements providing the best potential for benefits.
- A new *Treasury Board Manual* volume titled "Capital Plans, Projects and Procurement" has been prepared. The volume will contain policies on Long-Term Capital Plans, Project Approval, Project Management, Management of Major Crown Projects, Procurement Planning and Management of Government Interests in Private Sector Initiatives.
- Information, Communications and Security Policy
 - A major review of government information and communication was started with the objective of modernizing these policies for the needs of an information society.
 - A major conference called "Pathways to Service in the Electronic Village" served to begin public consultation on information policy issues such as fairness of access, dissemination modes and costs.
 - A strategic approach to information technology security was established with a view to establishing common departmental needs, identifying equipment to meet these needs and finding other efficiencies and cost-savings.
 - Administration and review of the Access to Information and Privacy legislation is ongoing and focuses on service improvements.
 - A special project on managing change and providing new focus for government communications was launched.
 - The Canadian Information Network, a computer-based locator system and government-wide public bulletin board, was established.
 - A partnership licensing agreement for the electronic preparation and dissemination of *InfoSource*, the public reference documentation required under the *Access to Information Act* and the *Privacy Act*, was completed. This agreement substantially reduces government costs in preparing and disseminating this information while improving public access.
- Government Review
 - A new unit called Government Review was established to continue the Evaluation, Audit and Performance measurement functions of the former Office of the Comptroller General and to promote innovation and quality management. The new unit will be more directly involved in reviews of government-wide issues; will establish a stronger partnership arrangement with departments to support needed

development of the review functions; and work more directly with line managers on quality management and performance improvement activities.

- Evaluation and audit development in departments: a number of working groups have been established to respond to the need for changes in the audit and evaluation functions, ranging from the development of better training and orientation for new evaluators and auditors to developing self-assessment tools for measuring the performance of audit in departments. These are all being done in cooperation with departmental review staff.
- The unit developed and communicated effective performance measurement practices linked to service standards. It developed materials and held a wide range of workshops and training events. In addition, it arranged specialized training workshops for specific departments and programs.
- Coordination and methodological support is continuing for interdepartmental evaluations, such as the Family Violence Initiative, the Coordinated Federal Purchase of Drugs, the Veterans Pensions Program, Canada's Drug Strategy, the National strategy for the Integration of Persons with Disabilities, and the Child Development Strategy. In addition, this group also supports federal-provincial program initiatives and third party delivery of programs through advising on accountability provisions and evaluations, such as the New Brunswick Works and the Canadian Centre on Substance Abuse.
- The *Service to the Public* newsletter, the *Quality Exchange Newsletter*, the *Innovations Bulletin* and a publication called *String of Pearls* provide information on new initiatives and lessons learned. Under the label of *Stretching the Tax Dollar*, guides to *Making the Organization More Efficient* and *Make or Buy* have been published to help managers review alternative delivery mechanisms.
- The Environmental Accountability Partnership with the Department of Environment has created a network of review and accountability professionals and others from 14 departments. The network promotes good environmental management and cost saving by linking review activities, examining and promoting cost-saving alternatives and general environmental standards and providing guidance.

The branch has analyzed 250 submissions to the Treasury Board in 1993-94 and has made recommendations on their disposition to assist ministers in arriving at decisions. During that time, approximately 88 per cent of the submissions were completed within a five-week timeframe. In addition, advice was provided to the Treasury Board ministers on some 300 submissions dealing with all aspects of federal real property.

D. Information Management, Systems and Technology

Objective

To provide an enterprise-wide focus for the prudent but innovative management of information and technology to improve government services while significantly reducing program delivery and overhead costs. To set policy and standards for information management and information technology; to provide strategic direction for the development of enabling telecommunications, computing and data infrastructure across government; manage the sharing of systems products across departments; direct the renewal of administrative processes; and support the re-engineering of program delivery.

Description

This activity is the responsibility of the Office of Information Management, Systems and Technology (IMST). The Office is headed by an Executive Director, who reports to the Chief Informatics Officer, who reports to the Secretary-Comptroller General of the Treasury Board. The activity has seven sub-activities.

Business Process and Methods: develops cost and process benchmarks for information technology applied to the program delivery operations of other governments, and uses these benchmarks in the Canadian context to ensure that federal government operations continue to represent the best practice in comparison.

Provides a framework for the re-design of program delivery through the use of information technology, to improve service to Canadians and their access to government information, to produce flatter organizations, to simplify government processes, and to empower front-line staff.

Administrative Renewal: identifies and develops re-engineered administrative processes and promotes shared support services. Provides secretariat services to the Council for Administrative Renewal. Ensures that CAR and Office initiatives take account of their impact on human resources. Implements a communications program for CAR and the Office which includes the format and content of information for electronic dissemination.

Information Management: identifies and defines information requirements and develops and promulgates common products and services which enable an integrated approach to information management across government. These would include standards, models, definitions and other common requirements, as well as repositories to store such information and channels to distribute them.

Government Systems: co-ordinates and guides the evolution of government systems to provide an enabling systems infrastructure for business renewal. Manages sharing of administrative and program systems for common business processes across government to significantly reduce costs associated with development, maintenance and training.

Management of Information Technology: develops, maintains and promotes information technology and telecommunications policy, strategic directions, technology standards; actively participates with line departments and Program Branch during the formulation of information technology plans, Treasury Board submissions, MYOPS, etc.; and manages the technology innovation fund, the Computer Systems (CS) Community program, and government relations with the private sector as regards information technology.

Strategic Information Services: ensures that relevant and timely government-wide information (financial, human resources, administrative) is available to support the central functions of government.

Management: provides executive direction and co-ordinates the activities of the branch. This sub-activity includes the offices of the Chief Informatics Officer and the Executive Director.

Resource Summary

The Information Management, Systems and Technology activity accounts for 13 per cent of the total 1994-95 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 10 per cent of the total departmental work force.

Figure 6: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE*	\$	FTE	\$	FTE
Business Process and Methods	389	3	249	3	878	12
Government Systems	1,565	16	1,332	17	1,090	14
Management of Information Technology	1,499	14	1,833	18	1,681	18
Administrative Renewal	1,060	11	912	9	303	4
Strategic Information Services	2,604	20	3,408	21	2,576	14
Information Management	1,075	11	816	12	729	10
Management	2,758	17	2,676	15	3,271	24
	10,950	92	11,226	95	10,528	96

* Full-time equivalents (FTE) is the measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Note: This activity is new from last year due to reorganization and integration of the Office of the Comptroller General. The amounts for previous years have been adjusted for comparative purposes.

Performance Information and Resource Justification

The 1993-94 and ongoing activities include the following:

- The Office represents the government's information technology position in international and national standards fora, ongoing liaison with industry and the continued provision of policy interpretation and advice to clients. A Memorandum of Understanding was signed with the United States government on the use of open systems standards criteria in government procurements and the use of information technology by both governments. Consultation was also initiated with provincial governments to achieve a similar accord among Canadian jurisdictions. Also initiated was a definition, in collaboration with the Government Telecommunications Agency and other government institutions, of a government-wide information architecture.
- Foster the innovative use of information technology to better serve Canadians and to realize economies in the delivery of services and program administration through an Information Technology Partnership Fund. Six awards, application for which is through the Treasury Board submission process, were made during 1993-94. In 1994, the division will develop a proposal for a complementary information technology infrastructure fund to leverage proposed investments in information technology to realize both economies and an accelerated return on investment.
- A review of the Treasury Board policy on the Management of Information Technology was undertaken during 1993-94. This review assessed the currency of the policy in terms of the Treasury Board approved Strategic Direction for the Use of Information and Information Technology and the analysis by the division of data as to the application of technology by federal institutions published in 1993 as *Powering Up*.
- Undertake, in consultation with representative agencies, a study to address information technology support for smaller institutions. The report and its recommendations are scheduled for completion in 1994.
- Collaborate with the Office of the Auditor General to develop both audit criteria for the review of information technology projects in progress and the documentation and dissemination of lessons learned and effective practices in the management of information technology projects. Work will continue on the criteria in 1994 with expected preliminary application by the Office of the Auditor General in 1995.
- The Information Technology Community Program was initiated in 1993 to address the skills requirements of information technology practitioners in government. In addition to working with other federal institutions in the achievement of more traditional training and development programs, the division has initiated an interdepartmental staff assignment program for information technologists who through temporary assignments can acquire new skills and knowledge. Fifty assignments were negotiated during 1993. The communication of information and news was also initiated through a newsletter, *The People Challenge*, and distribution of a *Manager's Toolkit* which contains information federal managers need when using information technology.

- The project to eliminate the use of the Social Insurance Number in day-to-day personal records of Federal Public Servants will be completed.
- The Departmental Integrator function is being implemented in 29 departments now. All departments are to implement the function in 1994.
- Develop common information products which will benefit departments and avoid individual development by departments.
- The TBS corporate personnel information systems will be largely re-engineered in conjunction with the implementation of the new Public Service Compensation System. The new concept will provide more timely and accurate information directly to end-user PCs and significantly reduce current mainframe computer costs. Departmental information not available from the compensation system will be obtained through data exchange with departmental systems, eliminating much of the transaction-based input currently required.
- Conclude the six projects which address government-private sector relations, implementing recommendations with departments as appropriate.
- A concentrated effort to help departments use and migrate their information technology infrastructure to a standards-based architecture. This activity will include practical guides, best practices and training, and represents the operational function of the IT Standards Program. It responds to a pressing client need to address departmental issues with de facto standards, proprietary hardware/software, etc.
- An electronic monitoring and environmental scanning initiative, based on a variety of departmental data sources, which primarily anticipates new policy needs, permits departmental/corporate projections (e.g. IT procurement profile) and modelling based on various scenarios.
- Increase the profile of services provided to IT professionals within the federal government, particularly in the areas of Service Quality Standards, the Assignment Program, Executive Resourcing and Professional Development. This is consistent with the CIO mandate and with the stated direction to make the IT Community Program self-sustaining in three years.

E. Administration

Objective

To provide executive direction for the Secretariat and information, financial, personnel and administrative services.

Description

This activity comprises two sub-activities, Management and Corporate Services.

Management: This sub-activity includes provision for the offices of the President and the Secretary-Comptroller General, and the Communications and Coordination Directorate.

The Communications and Coordination Directorate provides planning and coordination services in support of the President and departmental senior management. It also provides writing, editing and advisory services for speeches, news releases, publications, public relations and communication strategies produced on behalf of the Secretariat.

Corporate Services: The Treasury Board Secretariat and the Department of Finance receive financial, personnel, systems, security and administrative services from a shared Corporate Services Branch.

Resource Summary

The Administration Activity accounts for 26 per cent of the total 1994-95 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 28 per cent of the total departmental work force.

Figure 7: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE*	\$	FTE	\$	FTE
Management	6,564	71	6,384	75	5,805	72
Corporate Services	13,526	181	13,815	182	15,439	173
	20,090	252	20,199	257	21,244	245

* Full-time equivalents (FTE) is the measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Note: The level of resources for the activity have changed from last year due to reorganization and integration of the Office of the Comptroller General. The amounts for previous years have been adjusted for comparative purposes.

Personnel costs account for 69 per cent of the total activity expenditures. Other significant expenditure areas are: three per cent for professional and special services and 24 per cent for other subsidies and payments.

Section III

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 8: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	54,938	58,429	61,700
Contributions to employee benefit plans	7,135	7,114	6,200
Other personnel costs	2	2	2
	62,075	65,545	67,902
Goods and Services			
Transportation and communications	2,192	2,585	2,054
Information	1,850	1,688	1,634
Professional and special services	13,157	13,090	11,950
Rentals	182	158	153
Purchased repair and upkeep	356	172	282
Utilities, materials and supplies	1,214	968	1,678
Administration services (Finance)	4,507	4,726	4,965
Payments to Crown corporations	...	...	4,049
Other subsidies and payments	175	151	(287)
	23,633	23,538	26,478
Minor capital*	893	1,143	2,081
Transfer payments	165	165	169
Total expenditures	86,766	90,391	96,630

* Minor capital, in accordance with the Operating Budget principles, would be interchangeable with Personnel and Goods and Services expenditures.

Note: Amounts for Previous years have been adjusted for comparative purposes due to the integration of the Office of the Comptroller General and the Privatization Branch from the Department of Finance.

2. Personnel Requirements

The Central Administration Program's personnel costs of \$62,075,000 account for 72 per cent of the total operating expenditures of the program. Information on human resources is displayed in Figure 9.

Figure 9: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1994-95	FTE Forecast 1993-94	FTE Actual 1992-93	Current Salary Range	1994-95 Average Salary Provision
OIC Appointments ¹	2	2	2	117,000 - 170,500	
Executive ²	149	149	174	63,300 - 128,900	87,500
Scientific and Professional	65	68	70	19,738 - 128,900	69,500
Administrative and Foreign Service	499	494	506	14,810 - 79,497	58,000
Technical	17	16	19	14,089 - 88,992	43,500
Administrative Support	200	238	255	16,648 - 48,804	30,400
Operational	7	7	7	17,489 - 72,845	32,200
	939	974	1,033		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The current salary range column shows the salary ranges by occupations group at October 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

¹This includes all those at the DM level and all GICs.

²This includes all those in the EX-1 to EX-5 range inclusive.

3. Transfer Payments

Figure 10: Details of Grants and Contributions

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Grants			
Administration			
Conference Board of Canada	149,000	149,000	165,000
Total grants	149,000	149,000	165,000
Contributions			
Administrative Management			
Contribution to the Canadian Standards Association	16,000	16,000	4,000
Total contributions	16,000	16,000	4,000
Total	165,000	165,000	169,000

4. Net Cost of Program

Figure 11: Net Cost of Program for 1994-95

(thousands of dollars)	Gross 1994-95 Operating Expenditures	Less* Revenue	Add** Other Costs	Estimated Net Program Cost	
				1994-95	1993-94
Central Administration of the Public Service	86,766	8,900	12,612	90,478	94,835

* Revenue from miscellaneous sources

** Other costs of \$12,612,000 consist of:

	(\$000)
• accommodation received without charge from Public Works;	8,958
• cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services;	72
• the employer's share of employee benefits for insurance premiums and costs paid by the Treasury Board Secretariat; and	2,130
• legal services received without charge from the Department of Justice	1,452

B. Reconciliation of Previous and New Activity Structures

Figure 12: 1992-93 Financial Results Reconciliation

(thousands of dollars)	New Structure					Total
	Expenditure Management	Personnel Management	Administrative Management	Information Management, Systems Technology	Administration	
Previous Structure						
Expenditure Management	11,734					11,734
Personnel Management		31,982	1,561	2,576		36,119
Administrative Management			9,750	1,681		11,431
Administration					18,839	18,839
Comptroller General	3,524	1,574	3,153	6,271	2,405	16,927
Privatization	1,580					1,580
	16,838	33,556	14,464	10,528	21,244	96,630

Figure 13: 1992-93 Financial Results Reconciliation

(FTE's)	New Structure					Total
	Expenditure Management	Personnel Management	Administrative Management	Information Management, Systems Technology	Administration	
Previous Structure						
Expenditure Management	147					147
Personnel Management		319	13	14		346
Administrative Management			89	18		107
Administration					214	214
Comptroller General	41	26	36	64	31	198
Privatization	21					21
	209	345	138	96	245	1,033

Figure 14: 1993-94 Financial Results Reconciliation

(thousands of dollars)	New Structure					
	Expenditure Management	Personnel Management	Administrative Management	Information Management, Systems Technology	Administration	Total
Previous Structure						
Expenditure Management	12,048					12,048
Personnel Management		26,346	1,202	3,408		30,956
Administrative Management			9,476	1,833		11,309
Administration					17,369	17,369
Comptroller General	3,916	1,972	2,649	5,985	2,830	17,352
Privatization	1,357					1,357
	17,321	28,318	13,327	11,226	20,199	90,391

Figure 15: 1993-94 Financial Results Reconciliation

(FTE's)	New Structure					
	Expenditure Management	Personnel Management	Administrative Management	Information Management, Systems Technology	Administration	Total
Previous Structure						
Expenditure Management	143					143
Personnel Management		290	10	21		321
Administrative Management			77	18		95
Administration					222	222
Comptroller General	40	18	28	56	35	177
Privatization	16					16
	199	308	115	95	257	974

C. Topical Index*

Access to Information	37, 42
Accountability	6-8, 14, 16, 20, 29, 32, 33, 37, 38, 40, 43
Administrative Management	8-10, 21, 37, 39, 51
Canadian Human Rights Commission.....	8, 19, 32, 33
Chief Informatics Officer.....	11, 13, 44, 45
Classification Decisions	20
Classification Review.....	16
Classification System	6, 16, 20, 28
Collective Bargaining.....	6, 12, 28
Common Services Policy.....	35, 39
Compensation	15, 16, 18, 19, 22, 27, 32, 33
Day Care.....	19
Delegation	18, 20, 39
Directory of Federal Real Property	40
Employee Identifier.....	22
Employment Equity.....	8-10, 17, 27, 33-36
Empowerment.....	20, 29
Equal Pay for Work of Equal Value.....	19, 32
Executive Group	15
Expenditure Restraint	6, 19, 18, 32
Evaluation.....	8, 14, 16, 18, 20, 22, 33, 34, 37, 42, 43
Federal Real Property Act	15
Federal Regulatory Plan	41
Full-time equivalents (FTE).....	25, 28, 38, 45, 48
Human Resources Development	16, 30
Human Resources Policy Branch	10, 15, 18, 23, 27-29
Human Resources Development Council	16, 20, 23, 30
Incentive Awards	30
Informatics.....	11, 13, 44, 45
Information Management	5, 8-10, 13, 18, 21, 37, 44, 45

Information Management, Systems and Technology	8, 10, 13, 21, 44, 45
Information Technology	8, 13, 15, 42, 44-47
Locally Shared Support Services	15
NAFTA	8, 14
National Joint Council	7, 23, 28, 29, 32
Operating Budgets	13, 25, 26, 28, 38, 48, 49
Pay Administration	32
Pay and Benefits	18, 32, 47
Pension Reform	7, 19, 28, 29
Process Re-engineering.....	15
Procurement Review Policy	42
Professional Development.....	31, 47
PS2000.....	23
Public Accounts.....	5, 13, 18, 26
Public Service 2000	12, 16, 29
Public Service Reform Act.....	16, 30, 33
Public Service Renewal	12, 20
Quality Management	8, 21, 37, 42, 43
Real Property Reform	23
Re-engineering	13, 15, 18, 32, 44, 47
Service Standards	17, 26, 43, 47
Special Measures Initiatives	7, 9, 15, 34, 35
Special Operating Agencies	18, 35
Staff Relations.....	10, 16, 27, 29
Technology Standards	45
Telework.....	20
Training ..	7, 17, 18, 20, 25, 29-31, 33, 35, 40, 43, 44, 46, 47
User Fees	26, 41
Work Force 2000	23

* Page number references relate to chapter 2 only.

**Government Contingencies and
Centrally Financed Programs**

1994-95 Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A.	Authorities for 1994-95	3-4
B.	Use of 1992-93 Authorities.....	3-5

Section I

Program Overview

A.	Background	
1.	Introduction	3-6
2.	Mandate	3-6
3.	Program Objective	3-6
4.	Program Organization for Delivery	3-6
B.	Planning Perspective	3-7
C.	Program Effectiveness	3-7

Section II

Analysis by Activity

A.	Government Contingencies	3-8
B.	Employment Initiatives	3-10

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
	Government Contingencies and Centrally Financed Programs		
5	Government Contingencies	450,000	450,000

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
	Government Contingencies and Centrally Financed Programs	
5	Government Contingencies - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not otherwise provided for including awards under the Public Servants Inventions Act and authority to re-use any sums allotted for non-paylist requirements and repaid to this appropriation from other appropriations	450,000,000

Program by Activity

	<u>1994-95 Main Estimates</u>		1993-94
	<u>Budgetary</u>	Total	Main
(thousands of dollars)	Operating		Estimates
Government contingencies	450,000	450,000	450,000

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Government Contingencies and Centrally Financed Programs				
5	Government contingencies	450,000,000	402,913,795	...
10	Employment initiatives	180,000,000	...	...
Total Program - Budgetary		630,000,000	402,913,795	...

The purpose of these votes is to supplement other votes and provide resources for the purposes stated in the vote wording. "Total Available for Use" represents the balance of funds remaining after transfers to other votes; this amount lapses at year-end. The amount of funds transferred is reported by the recipient votes and, as a result, "Actual Use" is reported as nil.

Section I

Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Government Contingencies and Centrally Financed Programs exist to provide a capability to finance items which cannot be foreseen when the Main Estimates are prepared. As well, they fund special employment programs that are coordinated through the Treasury Board pending final allocation of funds. These funds are available to supplement all government programs.

The Contingencies Vote provides a temporary funding mechanism whereby departments and agencies can proceed to implement policy and workload requirements that require funding prior to approval of Supplementary Estimates; it also provides a permanent allotment to qualified appropriations for a limited number of payroll shortfalls related to authorized activity levels. Allotments made from the Contingencies Vote, with the exception of payroll adjustments, are recovered from departments and agencies following the approval of Supplementary Estimates by Parliament. Allotments for payroll shortfalls are not recovered from departments and agencies, since they do not represent an enhancement to the level of activity in a program and, thereby, obviate the need for many minor technical Supplementary Estimates to be placed before Parliament.

2. Mandate

The principal legislative authorities are the *Financial Administration Act* and the *Appropriation Acts* for each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Government Contingencies and Centrally Financed programs is to provide funds for unforeseen expenditures that arise after the Main Estimates have been tabled and for centrally managed programs.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program currently has only one activity: Government Contingencies

Organizational Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. Decisions to allocate funds from the Contingencies Vote are made by the Treasury Board. Implementation of the decisions is the responsibility of the Deputy Secretary, Program Branch.

B. Planning Perspective

Government Contingencies: A major factor in determining the level of funding for government contingencies is the management of the policy reserves by Cabinet Committees and the timing of approvals for new expenditures. Temporary financing, if required, is normally proposed for items that cannot be included in Main Estimates because they lack specific definition at the time of Main Estimates preparation, and cannot be financed from current appropriation authorities. Each Supplementary Estimates document provides a listing of all initiatives included in the Supplementary Estimates that received temporary financing from the Contingencies Vote.

Employment Initiatives: This Activity, starting with the 1993-94 fiscal year, was transferred to Employment and Immigration Canada. Currently there are no plans to supplement the appropriations of other organizations with funds related to this activity. Accordingly, all funding is now included in the appropriations of the Ministry of Human Resources Development for the 1994-95 fiscal year.

C. Program Effectiveness

The provision of funds by Parliament for government contingencies to meet miscellaneous minor and unforeseen expenditures contributes to the efficient and orderly conduct of government business. It gives the Executive the discretion and flexibility to respond quickly to unforeseen expenditure requirements, while maintaining the principles of Parliamentary control and executive accountability.

Section II

Analysis by Activity

A. Government Contingencies

Objective

To provide funding for increased salary costs arising out of negotiated and non-negotiated agreements and other payroll requirements not included in departmental Estimates and for expenditures of a miscellaneous character which cannot be foreseen when Estimates are drawn up.

Resource Summary

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. All allotments from the Contingencies Vote during the course of the year have, by year-end, been either reimbursed through Supplementary Estimates or transferred to supplement other votes for payroll shortfalls. Any balance remaining lapses at the end of the fiscal year. The following table summarizes the value of transactions within the Government Contingencies Vote during the three fiscal years for which complete data are available.

Figure 1: Government Contingencies Summary of Transactions

(thousands of dollars)	1992-93	1991-92	1990-91
Supplements to other votes approved by the Treasury Board (gross)	860,962	675,951	1,394,424
Non-paylist requirements repaid to the Contingencies Vote	813,876	576,308	818,012
Permanent transfers to other votes, normally to offset payroll shortfalls	47,086	99,643	576,412
Estimates	450,000	400,000	775,000
Amount of lapse	402,914	300,357	198,588

Description

The level of funding required for Government Contingencies is assessed in relation to the magnitude and complexity of approved government spending, the extent of Parliamentary control over discretionary reallocation of approved expenditures by the Executive, and the level and rate of increase in Public Service salaries.

Since the introduction of the current vote structure in 1970-71, an amount of approximately one per cent of the total of all budgetary votes in Main Estimates has been found to be an adequate level and an amount agreeable to Parliament.

The requirement for contingency financing is expected to remain close to the historical level of one per cent of voted Main Estimates.

**Figure 2: Comparison of Resources to Main Estimates
Budgetary Expenditures**

(millions of dollars)	1994-95	1993-94	1992-93
Budgetary Voted Expenditures	48,577	48,905	48,756
Government Contingencies	450	450	450
Per cent of Budgetary Expenditures	0.93	0.92	0.92

B. Employment Initiatives

Resource Summary

Figure 3: Activity Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Estimates 1993-94	Estimates 1992-93
Student Summer and Youth Employment	180,000

Description

Student Summer and Youth Employment: This activity provides financing for summer student employment programs and other approved labour market development programs. The funds for this activity were transferred to Employment and Immigration Canada starting with the 1993-94 fiscal year. Funding for the 1994-95 fiscal year is now included in the appropriations of the Ministry of Human Resources Development.

**Employer Contributions to
Insurance Plans Program**

1994-95 Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A.	Authorities for 1994-95	4-4
B.	Use of 1992-93 Authorities	4-5

Section I

Program Overview

A.	Summary of Financial Requirements	4-6
B.	Review of Financial Performance	4-8
C.	Background	
1.	Introduction	4-9
2.	Mandate	4-9
3.	Program Objective	4-9
4.	Program Organization for Delivery	4-10

Section II

Analysis by Activity

A.	Public Service Insurance	4-11
B.	Public Service Pensions	4-15

Section III

Supplementary Information

A.	Profile of Program Resources	4-17
----	------------------------------------	------

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

		1994-95	1993-94
Vote	(thousands of dollars)	Main Estimates	Main Estimates
	Employer Contributions to Insurance Plans Program		
10	Public Service Insurance	702,433	667,196
(S)	Public Service Pensions	136	149
	Total Program	702,569	667,345

Vote - Wording and Amounts

		1994-95 Main Estimates
Vote	(dollars)	
Employer Contributions to Insurance Plans Program		
10	The grants listed in the Estimates and Government's contributions to surgical-medical and other insurance payments, premiums and taxes determined on such bases and paid in respect of such persons and their dependants as Treasury Board prescribes who are described in Finance Vote 124, Appropriation Act No. 6, 1960; Finance Vote 85a, Appropriation Act No. 5, 1963; and Finance Vote 20b, Appropriation Act No. 10, 1964 and Government's contribution to pension plans, death benefit plans, and social security programs, health and other insurance plans for employees engaged locally outside Canada, and to provide for the return to certain employees of their share of the premium reduction under subsection 64(4) of the Unemployment Insurance Act	702,433,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates				Total	1993-94 Main Estimates
	Budgetary			Less: Revenues credited to the vote		
	Operating	Transfer payments	Sub-total			
Public Service Insurance	748,742	202	748,944	67,875	681,069	642,601
Public Service Pensions	21,364	136	21,500	. . .	21,500	24,744
	770,106	338	770,444	67,875	702,569	667,345

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Employer Contributions to Insurance Plans Program				
15	Public Service insurance	598,911,000	598,911,001	584,007,063
(S)	Public Service pensions (Public Service Pension Adjustment Act)	95,000	158,064	158,064
(S)	Unallocated employer contributions made under the Public Service Superannuation Act and other retirement Acts and the Unemployment Insurance Act	...	159,861,179	159,861,179
Total Program - Budgetary		599,006,000	758,930,244	744,026,306

Section I

Program Overview

A. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Change	For Details, See Page
Public Service Insurance	748,944	712,917	36,027	4-9
Public Service Pensions	21,500	24,744	(3,244)	4-12
	770,444	737,661	32,783	
Less: Revenues credited to the Vote - Receipts from revolving funds and special operating agencies	67,875	64,016	3,859	
	702,569	673,645	28,924	

Note: Receipts are collected from revolving funds and special operating agencies in accordance with Treasury Board policy, which requires these organizations to include full costs, comprising all direct, indirect and overhead costs, in their accounts.

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are \$28.9 million or 4.3 per cent higher than the 1993-94 forecast (which is based on information available to management as of November 30, 1993). The increase is due to:

- an increase of \$26.8 million for the Dental Care Plan;
- an increase of \$5.0 million in estimated costs of the long-term disability insurance plans;
- an increase of \$0.6 million for the payment of Quebec sales tax on insurance plan premiums and contributions;
- an increase of \$1.5 million for provincial health premiums;
- an increase of \$3.9 million for provincial health payroll taxes;
- an increase of \$2.1 million for executive insurances;
- an increase of \$0.4 million for insurance plans for locally-engaged employees and other insurances;
- an increase of \$3.9 million in receipts from revolving funds and special operating agencies;
- a decrease of \$1.1 million for "killed on duty" program;
- a decrease of \$3.2 million for the Public Service Health Care Plan; and
- a decrease of \$3.2 million for locally-engaged employee pension and social security coverage.

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast is \$6.3 million or 0.9 per cent higher than the 1993-94 Main Estimates of \$667.3 million (see Spending Authorities, page 4-4). The increase is due to:

- an increase of \$6.3 million for the payment of Quebec sales tax on insurance plan premiums and contributions.

B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	Main Estimates	Change
Public Service Insurance	627,024	634,814	(7,790)
Public Service Pensions	175,365	22,503	152,862
	802,389	657,317	145,072
Less: Receipts credited to the Vote - Receipts from revolving funds and special operating agencies	58,363	58,311	52
	744,026	599,006	145,020

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately \$145 million or 24.2 per cent higher than Main Estimates. This was due to:

- the estimated expenditures for the following plans exceeding the actual expenditures by:
 - \$1.8 million for health insurance plans;
 - \$2.5 million for provincial health payroll taxes;
 - \$8.0 million for the Dental Care Plan;
 - \$7.0 million for locally engaged (outside Canada) pension plans and social security plans; and
 - \$1.3 million for Executive and other insurance plans.
- the actual expenditures for the following exceeding estimated expenditures by:
 - \$0.5 million for insurance plans for locally-engaged employees;
 - \$3.4 million for the payment of Quebec sales tax on insurance plan premiums and contributions;
 - \$1.8 million for long-term disability insurance plans; and
 - \$159.9 million for employer contributions made under the *Public Service Superannuation Act* and other retirement Acts and the *Unemployment Insurance Act*. The higher than expected expenditures arose largely out of accounting changes for Public Service pensions, effected by the passage of Bill C-55, an Act to amend certain Acts in relation to pensions.

C. Background

1. Introduction

The Employer Contributions to Insurance Plans Program provides for the payment of the employer's share of costs for the health, income maintenance and other insurance plans applicable to employees for whom the Treasury Board is the designated employer under the *Public Service Staff Relations Act* or other authorities.

The insurance plans in place provide employees and their families with protection against financial loss in the event of illness, disability or death, at levels generally comparable to the protection provided by other employers in Canada. As well, the program provides funding for periodic non-discretionary payments that the government, as an employer, must make in accordance with the terms of the *Unemployment Insurance Act* and provincial legislation. Contributions are also made towards the costs of pensioners for provincial and supplementary health insurance coverage.

The program also provides for the payment of the employer costs of pension and social security plans to which employees of the Government of Canada, locally engaged abroad, are subject, as well as statutory payments under the *Public Service Pension Adjustment Act* and earlier retirement Acts.

Benefit plans for the Public Service, which have evolved over the years, have been implemented to maintain the government's competitive position in the labour market. Some plans have been introduced by the government as a result of negotiations and agreements with labour unions. Other plans have been introduced to satisfy the obligations imposed by Canadian laws or to comply with local law and practice in the case of employees engaged in foreign countries. Changes to costs associated with these plans result primarily from actuarial adjustments required to maintain existing benefits, changes to insured populations, increases in salaries, revisions to benefits and cost-sharing arrangements and, in the case of benefits for people employed by the Canadian government in foreign countries, changes in the international monetary exchange rates.

2. Mandate

The principal authorities under which the Treasury Board administers this program are the *Financial Administration Act* and the *Appropriation Act* of each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is to provide for contributions by the government as employer in respect of employee insurance and benefit plans and programs and for payments made under certain residual pension plans.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program consists of two activities that reflect the different purposes for which expenditures are authorized: Public Service Insurance and Public Service Pensions. The Pensions Activity encompasses only certain specific, centrally funded plans, because contributions to benefit plans, such as those payable under the *Public Service Superannuation Act*, are disclosed within individual programs of all government departments.

Organizational Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. The administration of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is the responsibility of the Director, Pensions and Benefits Division, who reports to the Deputy Secretary, Human Resources Policy Branch.

Section II

Analysis by Activity

A. Public Service Insurance

Objective

To provide for the payment of the employer's share of health, income maintenance and life insurance premiums, for payments to or in respect of provincial health insurance plans, provincial payroll taxes and the employee's share of the Unemployment Insurance premium reduction.

Resource Summary

The Public Service Insurance Activity accounts for 96.9 per cent of the 1994-95 Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 3: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Health Care and other insurances	466,910	435,883	367,301
Payments to certain employees of their share of Unemployment Insurance premium reduction	1,757	2,091	1,251
Health and other insurance plans for employees engaged locally (outside Canada)	4,511	3,674	3,728
Provincial health payroll taxes	268,836	264,969	251,315
Quebec Retail Sales Tax	6,930	6,300	3,429
	748,944	712,917	627,024
Less: Receipts credited to the Vote - Receipts from revolving funds and special operating agencies	67,875	64,016	58,363
	681,069	648,901	568,661

* See note on page 4-6.

Description

Health Care and Other Insurances: Parliament authorizes the government to share the premiums payable by employees for coverage under the Disability Insurance Plan, the Public Service Management Insurance Plan, the Service Income Security Insurance Plan, the RCMP Group Long-term Disability Insurance Plan, and the Public Service Dental Care Plan. The government is also authorized to share the cost with employees and pensioners of monthly contributions for coverage under the Public Service Health Care Plan and the cost of their provincial health insurance, by paying part of the cost of premiums, where applicable. A special plan was introduced in 1990 to provide benefits for dependants of employees killed on duty.

The benefits package provided by the government to its employees is designed to be comparable with those provided by other employers, in order to attract and retain employees with the requisite skills. Expenditures are determined within the confines of regulations and directives that are established by the Treasury Board. To illustrate how expenditures increase, monthly health plan contributions are adjusted actuarially to ensure that they remain adequate to finance the benefits, which are directly dependent upon medical and hospital care costs. Long-term disability premiums are based on employees' insured salaries and, therefore, increase in accordance with salary increases. Thus, levels of expenditure regularly increase simply to maintain a specified level of benefits. Introduction of new benefits to maintain a competitive package would also increase expenditures, as would changes to the cost-sharing arrangements, such as the government's agreement to pay 100 per cent of the cost of the Dental Care Plan and, more recently, to increase its level of contribution to the long-term disability and health insurance plans.

The estimated expenditure for this item is an amalgamation of the estimates for a number of different plans and for different populations (Public Service employees, members of the Canadian Armed Forces and RCMP, pensioners, etc.). The estimates for each plan are, in turn, based on various factors, depending on the particular characteristics of the plan. Those factors include the number of persons covered under the plan and the estimated annual turnover rate, the levels of premium or contribution rates, anticipated changes to those rates and/or the cost-sharing arrangements, changes to benefits, and expected increases in insured salary levels when plan costs are salary-related.

Payment to Certain Employees of Their Share of Unemployment Insurance Premium

Reduction: Members of the Canadian Armed Forces and RCMP who do not have dependants eligible for coverage under the Dental Care Plan are entitled to an annual cash payment, representing their share of the premium reduction.

The estimated expenditure for this item is based on the anticipated amount of the premium reduction to be granted to the government, as employer, for the relevant years and on the member population of approximately 40,000 in the Canadian Armed Forces and RCMP who are eligible for the cash payment and the level of their Unemployment Insurance premiums.

Health and Other Insurance Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): Health plans are in effect for local people employed at diplomatic missions in some 50 countries. Premiums may be cost-shared with employees or fully paid by the government, depending on local practice. In addition, cost-shared group life, long-term disability and dental insurance plans are in effect for employees locally engaged in the United States.

Expenditures for this element are determined by the number of insurance plans in force, the number of insured employees, the level of benefits provided, and the extent to which the government contributes towards the plan costs. The costs are estimated on employee populations of approximately 450 in the United States and 1,300 in other countries.

Provincial Health Payroll Taxes: Under provincial legislation, Newfoundland, Quebec, Ontario and Manitoba impose payroll taxes on employers at a set percentage of the gross salaries paid in respect of all employees who work at an establishment in those provinces. The government has agreed to pay the taxes on behalf of its employees, including members of the Canadian Armed Forces and the RCMP.

Four factors determine the expenditures for this purpose: the existence or introduction of provincial legislation imposing payroll taxes on employers, the level of the provincial tax, the government's agreeing to pay the tax, and the number of federal employees in the province and their salary levels. The *Quebec Health Insurance Act* imposes a 3.7 per cent tax. The *Manitoba Health and Post-secondary Education Levy Act* imposes a 1.5 per cent tax. The *Ontario Employer Health Tax Act*, which took effect January 1, 1990, imposes a 1.95 per cent tax and the *Newfoundland Health and Post-secondary Education Act*, which took effect August 1, 1990, imposes a 2.0 per cent tax.

Quebec Retail Sales Tax: The Quebec sales tax has been payable on employer and employee contributions to group insurance plans since 1985. The employer costs were charged to the Department of Finance. Since fiscal year 1992-93, they have been charged to the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 4: Public Service Insurance Expenditures

(thousands of dollars)	Insurances	U.I. Premium Reduction	Premiums for Locally Engaged Employees	Payroll Taxes	Quebec Sales Tax
1984-85	141,964	8,626	1,038	69,886	
1985-86	154,638	9,238	1,086	68,701	
1986-87	154,672	10,033	952	78,579	
1987-88	192,049	8,699	1,125	87,314	
1988-89	218,501	733	1,962	89,809	
1989-90	281,261	4,800	1,623	120,947	
1990-91	280,907	1,383	2,254	237,878	
1991-92	343,967	1,367	3,312	237,161	
1992-93	367,301	1,251	3,728	251,315	3,429
1993-94 (forecast)	435,883	2,091	3,674	264,969	6,300
1994-95 (forecast)	466,910	1,757	4,511	268,836	6,930

B. Public Service Pensions

Objective

To provide for payments under the *Public Service Pension Adjustment Act* of 1959 and for employer costs of pension and social security plans to which employees engaged locally outside Canada are subject.

Resource Summary

The Public Service Pensions Activity accounts for 3.1 per cent of the 1994-95 Employer Contributions to Insurance Plans Program

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Contributions to employee benefit plans	...	...	158,872
<i>Public Service Pension Adjustment Act</i>	136	149	158
Pension plans for employees engaged locally (outside Canada)	10,864	12,122	5,495
Social security plans for employees engaged locally (outside Canada)	10,500	12,473	9,851
	21,500	24,744	174,376

Description

Public Service Pension Adjustment Act: This item provides for statutory increases in the pensions granted to certain public servants and members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police who retired prior to 1953.

Expenditures under the *Public Service Pension Adjustment Act* are determined by adjustment factors specified in the Act and by the size of the population to which the Act applies. Adjusted pension payments recognize the reduction in real pension income brought about by inflation. Expenditures are decreasing gradually, in line with the reduction in the number of beneficiaries.

Pension Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for employer contributions to a variety of pension schemes. The terms and conditions of contributions and levels of benefits vary from country to country. In some instances, plans are coordinated with existing national schemes; in others, they may provide a benefit to employees who are not otherwise covered by any plan.

This expenditure provides for Canada's participation, on behalf of locally engaged employees, in world-wide or individual country pension plans, and contributes to the maintenance of employment standards comparable to those of other good local employers, as well as meeting requirements of local practice and law. Amounts can fluctuate from year to year with changes in the number of employees covered, the number of retirees, benefits chosen on retirement, currency exchange rates and other factors. Cost increases result from salary increases, annual pension cost-of-living adjustments, population changes and plan improvements. These plans provide pension coverage to over 5,350 employees in 95 countries, as well as payment of pensions to former employees.

Social Security Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for the cost of employer contributions to national social security plans that provide locally engaged employees with benefits such as pensions, sickness and maternity payments, unemployment insurance, worker's compensation and family allowances.

These expenditures enable the government to provide benefits comparable to those of other good local employers and to comply with the legislative requirements in 52 of the countries where Canada employs locally engaged persons. Costs vary with the number of employees and salary increases. Costs are significantly affected by changes in contribution rates and ceilings under national social security plans. The cost is determined by the provisions of each country's social security laws, so that Canada's expenditures are largely non-discretionary. The various plans provide coverage to over 2,800 employees.

Figure 6: Public Service Pension Expenditures

(thousands of dollars)	Pension Adjustment Act	Pensions Plans for Locally Engaged Employees	Social Security for Locally Engaged Employees
1984-85	415	2,512	3,284
1985-86	372	5,547	4,181
1986-87	335	6,128	5,426
1987-88	293	5,617	6,429
1988-89	247	4,785	5,512
1989-90	226	4,651	6,434
1990-91	205	5,677	9,394
1991-92	187	6,295	8,425
1992-93	158	5,495	9,851
1993-94 (forecast)	149	12,122	12,473
1994-95 (forecast)	136	10,864	10,500

Section III

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

The Estimates for the Employer Contributions to Insurance Plans Program include those expenditures expected to be charged to the program's voted and statutory appropriations.

In addition to these program costs, other statutory pension and insurance costs, such as the *Public Service Superannuation Act*, have been decentralized and are displayed throughout Part II of the Main Estimates under the description "Contributions to Employee Benefit Plans" for each program with salaries and wages expenditures. The program and decentralized statutory costs are shown here (Figure 7) to provide a better understanding of the overall costs of employee benefits.

Figure 7: Cost of Employee Benefits

(millions of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Program Costs			
Health Care and other insurances	466.9	435.9	367.3
Payments to employees of their share of			
Unemployment Insurance premium reductions	1.8	2.1	1.3
Health and other insurance plans for employees			
engaged locally (outside Canada)	4.5	3.7	3.7
Provincial health payroll taxes	268.8	265.0	251.3
Quebec Retail Sales Tax	6.9	6.3	3.4
<i>Public Service Pension Adjustment Act</i>	0.1	0.1	0.1
Pension plans for employees engaged locally			
(outside Canada)	10.9	12.1	5.5
Social security plans for employees engaged			
locally (outside Canada)	10.5	12.5	9.9
	770.4	737.7	642.5
Decentralized Costs			
Public Service superannuation	862.0	848.0	762.9
Canada and Quebec pension plans	197.0	172.0	194.5
Death benefits	7.0	8.0	6.7
Unemployment Insurance	383.0	385.0	335.4
	2,219.4	2,150.7	1,942.0

Other special statutory costs, such as those for Members of Parliament, the Canadian Armed Forces and the RCMP, are included within the applicable department or agency.

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du programme

Le Budget des dépenses pour le programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance comprend les dépenses budgétaires que l'on prévoit d'imputer aux crédits votés du programme ou prévus par une loi.

En plus des coûts de ce programme, d'autres coûts relatifs aux pensions et aux assurances prévus par une loi, telle que la *Loi sur la pension de la fonction publique*, ont été décentralisés et sont présentés dans la Partie II du Budget des dépenses principal sous le titre «Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés» pour chaque programme avec les dépenses touchant les traitements et les salaires. Les coûts du programme et les coûts décentralisés prévus par une loi sont présentés au tableau 7 afin de faciliter la compréhension du coût global des avantages sociaux des employés.

Tableau 7 : Coûts des avantages sociaux des employés

Budget des dépenses			(en milliers de dollars)		
	1994-1995	1993-1994	1992-1993	Réel	
Coûts du programme					
Assurance-maladie autres régimes d'assurance	466,9	435,9	367,3		
Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	1,8	2,1	1,3		
Régimes d'assurance-maladie et autres régimes d'assurance pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	4,5	3,7	3,7		
Impôts provinciaux sur la masse salariale	268,8	265,0	251,3		
Taxe de vente au détail du Québec	6,9	6,3	3,4		
<i>Loi sur la mise au point des pensions du service public</i>	0,1	0,1	0,1		
Régimes de pension des employés recrutés sur place (à l'étranger)	10,9	12,1	5,5		
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	10,5	12,5	9,9		
Coûts décentralisés	770,4	737,7	642,5		
Pension de retraite de la fonction publique	862	848,0	762,9		
Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	197,0	172,0	194,5		
Prestations de décès	7,0	8,0	6,7		
Assurance-chômage	383,0	385,0	335,4		
	2 219,4	2 150,7	1 942,0		

Les autres coûts des pensions spéciales prévues par une loi, telles que celles des parlementaires, des membres des Forces armées canadiennes et de la GRC, figurent dans le budget du ministère ou de l'organisme en cause.

Tableau 6: Dépenses pour les pensions de la fonction publique

Loi sur la mise au point des pensions du service public	Régimes de pensions des employés	Sécurité sociale des employés recrutés sur place	(en milliers de dollars)
415	2 512	3 284	1984-1985
372	5 547	4 181	1985-1986
335	6 128	5 426	1986-1987
293	5 617	6 429	1987-1988
247	4 785	5 512	1988-1989
226	4 651	6 434	1989-1990
205	5 677	9 394	1990-1991
187	6 295	8 425	1991-1992
158	5 495	9 851	1992-1993
149	12 122	12 473	1993-1994 (prévu)
136	10 864	10 500	1994-1995 (prévu)

Ces dépenses permettent au gouvernement de fournir des prestations comparables à celles versées par les employeurs locaux de bonne réputation et de se conformer aux exigences législatives de 52 pays parmi ceux où le Canada emploie des ressortissants locaux. Les coûts varient en fonction du nombre des employés et des augmentations de salaires. Les coûts sont affectés d'une façon significative par l'évolution des taux des contributions et des plafonds des régimes nationaux de sécurité sociale. Ces coûts sont établis par les dispositions des lois sur la sécurité sociale de chaque pays et, de ce fait, les dépenses du Canada à ce chapitre échappent dans une large mesure à son contrôle. Les différents régimes assurent la protection de plus de 2 800 employés.

qui assurent des prestations aux employés recrutés sur place, telles que les pensions, les prestations de maladie, de maternité et d'assurance-chômage, les indemnités pour les accidents de travail et les allocations familiales.

Cet élément permet de payer le coût des contributions de l'employeur aux régimes de sécurité sociale nationaux anciens employés.

Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément la vie des pensions, de l'évolution de l'effectif et des améliorations apportées aux régimes. Ces régimes protègent plus de 5 350 employés dans 95 pays, et assurent le paiement de pensions aux augmentations des coûts découlent des augmentations salariales, de l'ajustement annuel au coût de choix à l'autre selon le nombre d'employés couverts et le nombre de retraités, les prestations antérieures à la retraite, le taux de change des devises et d'autres facteurs. Les d'emploi comparables à celle d'autres employeurs de bonne réputation; il permet en outre de respecter l'usage et les exigences législatives du pays. Les montants payés peuvent fluctuer d'une nationaux pour le compte des employés recrutés sur place et contribue à maintenir des normes Canada de participer aux régimes de pension internationaux ou

B. Pensions de la fonction publique

Objectif

Permettre les paiements en vertu de la *Loi sur la mise au point des pensions du service public* de 1959 et le paiement de la quote-part de l'employeur du coût des régimes de pensions et de sécurité sociale auxquels sont assujettis les employés recrutés à l'étranger.

Sommaire des ressources

L'activité «Pensions de la fonction publique» représente 3,1 p. 100 des dépenses du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1994-1995.

Tableau 5: Sommaire des ressources de l'activité

Budget des dépenses 1994-1995	(en milliers de dollars)		Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	<i>Loi sur la mise au point des pensions du service public</i>	Régimes de pension des employés engagés sur place (à l'étranger)	Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)
	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993				
...	...	158 872		136	149	158
					10 864	12 122
					10 500	12 473
21 500	24 744	174 376				

Description

Loi sur la mise au point des pensions du service public: Cet élément pourvoit aux augmentations des pensions accordées à certains fonctionnaires et à certains membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada qui ont pris leur retraite avant 1953.

Les dépenses autorisées en vertu de la *Loi sur la mise au point des pensions du service public* sont déterminées par les facteurs de rajustement précisés dans la Loi et par le nombre de personnes visées par cette loi. Les paiements de pension rajustés tiennent compte de la réduction du revenu réel des pensions découlant de l'inflation. Les dépenses diminuent proportionnellement à la réduction du nombre de bénéficiaires.

Régimes de pensions des employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer les contributions de l'employeur à de multiples régimes de pension. Les modalités des contributions et les niveaux des prestations varient d'un pays à l'autre. Dans certains cas, les régimes sont coordonnés avec les régimes nationaux existants; dans d'autres cas, ils peuvent assurer des prestations aux employés qui ne sont par ailleurs couverts par aucun régime.

de la fonction publique

	Primes des employés recrutés sur place	Impôt sur la masse salariale	Taxe de vente du Québec
Réduction des primes d'assurance-chômage	1 038	69 886	
	8 626	1 086	
	9 238	68 701	
	10 033	952	
	8 699	78 579	
	1 125	87 314	
	733	89 809	
	4 800	120 947	
	1 383	237 878	
	1 367	237 161	
	1 251	251 315	3 429
1993-1994 (prévu)	2 091	264 969	6 300
1994-1995 (prévu)	1 757	268 836	6 930

Régimes d'assurance-maladie et autres régimes d'assurance pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Des régimes d'assurance-maladie protègent les ressortissants locaux employés dans les missions diplomatiques de quelque 50 pays. Le coût des primes peut être partagé avec les employés ou être assumé en totalité par le gouvernement, selon l'usage local. En outre, un régime collectif d'assurance-vie, un régime d'assurance-invalidité de longue durée et un régime de soins dentaires sont offerts, à coûts partagés, aux employés recrutés aux États-Unis.

Les dépenses relatives à cet élément sont fonction du nombre de régimes d'assurance en vigueur, du nombre d'employés assurés, du niveau des prestations fournies et de la mesure dans laquelle le gouvernement verse des contributions à l'égard du coût du régime. Les coûts sont calculés selon un effectif approximatif de 450 employés aux États-Unis et de 1 300 employés dans les autres pays.

Impôts provinciaux sur la masse salariale: En vertu de lois provinciales, Terre-Neuve, le Québec, l'Ontario et le Manitoba perçoivent un impôt équivalant à un certain pourcentage des salaires bruts payés par les employeurs à l'égard de tous les employés qui travaillent à un établissement situé dans ces provinces. Le gouvernement a accepté de payer ces impôts pour le compte de ses employés, y compris les membres des Forces armées canadiennes et de la GRC.

Ces dépenses dépendent de quatre facteurs: l'existence ou l'adoption d'une loi provinciale levant des impôts sur la masse salariale des employés; le niveau de l'impôt provincial; l'acceptation, par le gouvernement, de payer cet impôt; et le nombre d'employés fédéraux dans la province ainsi que le niveau de leur traitement. La Loi sur l'assurance-maladie du Québec établit un impôt de 3,7 p. 100; la Loi sur les prélèvements pour la santé et l'enseignement postsecondaire du Manitoba établit un impôt de 1,5 p. 100, la Loi sur l'impôt-santé des employés de l'Ontario, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1990, établit un impôt de 1,95 p. 100, et la Loi de Terre-Neuve (Newfoundland Health and Post-secondary Education Act), entrée en vigueur le 1^{er} août 1990, établit un impôt de 2,0 p. 100.

Taxe de vente au détail du Québec: La taxe de vente du Québec est payable sur les cotisations de l'employeur et de l'employé au régime d'assurance collective depuis 1985. Les coûts de l'employeur ont été imputés au ministère des Finances. Depuis l'exercice 1992-1993, ces coûts sont imputés aux cotisations de l'employeur au Programme des régimes d'assurance.

Assurance-maladie et autres assurances : Le Parlement autorise le gouvernement à partager le coût des primes que doivent payer les employés pour être assurés en vertu du régime d'assurance-invalidité, du régime d'assurance pour les cadres de gestion de la fonction publique, du régime d'assurance-revenu militaire, du régime collectif d'assurance-invalidité de longue durée de la GRC et du régime de soins dentaires de la fonction publique. Le gouvernement est aussi autorisé à partager le coût pour les employés et les pensionnés des primes qu'ils doivent payer pour être assurés en vertu du régime d'assurance collective chirurgicale et médicale et de leur régime d'assurance-maladie provinciale en payant, le cas échéant, une partie du coût des primes ou en faisant des versements en argent aux employés pour lesquels de telles primes n'ont pas été perçues. Un régime de prestations de revenu versées aux survivants des employés de la fonction publique tués dans l'exercice de leurs fonctions, a été introduit en 1990.

Les avantages sociaux que l'Etat offre à ses employés tendent à correspondre à ceux fournis pas les autres employeurs afin d'attirer et de retenir les employés qui possèdent les compétences requises. Les dépenses sont calculées selon les règlements qui disposent des compétences chirurgicale-médicale sont rajustées de façon actuarielle afin de garantir qu'elles restent suffisantes pour financer les prestations, lesquelles dépendent directement du coût des soins médicaux et hospitaliers. Les primes d'assurance-invalidité de longue durée sont fondées sur le traitement assuré des employés et, en conséquence, augmentent en même temps que les traitements. C'est donc dire que les niveaux des dépenses augmentent de façon régulière simplement pour maintenir un niveau déterminé de prestations. L'attribution de nouveaux avantages pour que le régime de prestations demeure concurrentiel, et la modification des ententes de partage des coûts, notamment l'entente par laquelle le gouvernement accepte de payer tous les coûts du régime de soins dentaires et plus récemment l'entente concernant sa contribution accrue aux régimes d'assurance-invalidité de longue durée et d'assurance-maladie, accroissent aussi les dépenses.

Les dépenses prévues pour ce poste regroupent les prévisions relatives à plusieurs régimes et à différents secteurs (fonctionnaires, membres des Forces armées et de la GRC, retraités, etc.). Les prévisions relatives à chaque régime sont, à leur tour, fondées sur différents facteurs qui sont fonction de ses caractéristiques particulières. Ces facteurs comprennent le nombre de personnes assurées en vertu du régime et le taux annuel estimatif de «roulement», les niveaux des primes ou des taux des cotisations, l'évolution prévue de ces taux et des dispositions relatives au partage des coûts, les modifications aux prestations et les augmentations prévues des niveaux de salaires assurés, lorsque les coûts du régime sont liés aux salaires.

Paiement à certains employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage : Les membres des Forces armées et de la GRC qui n'ont pas de personnes à charge admissibles à la protection du régime de soins dentaires ont droit chaque année à un remboursement en espèces, qui représente leur part de la réduction des primes.

Les prévisions pour ce poste sont fondées sur le montant prévu de la réduction des primes admissibles à un remboursement en espèces, et sur le niveau de leurs primes d'assurance-chômage, de membres, approximativement 40 000 personnes des Forces armées et de la GRC qui sont

Section II

Analyse par activité

A. Assurances de la fonction publique

Objectif

Permettre le paiement de la part de l'employeur des primes d'assurance-maladie, d'assurance de sécurité du revenu et d'assurance-vie, les paiements aux régimes d'assurance-maladie provinciaux ou à leur égard, des impôts provinciaux sur la masse salariale et de la quote-part de l'employeur de la réduction des primes d'assurance-chômage.

Sommaire des ressources

L'activité Assurances de la fonction publique représente 96,9 p. 100 du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1994-1995.

Tableau 3: Sommaire des ressources de l'activité

Budget des dépenses			(en milliers de dollars)	
	1993-1994	1994-1995	Prévu	Réel
Assurance-maladie et autres assurances	466 910	435 883	367 301	
Paiement à certains employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	1 757	2 091	1 251	
Régime d'assurance-maladie et autres pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	4 511	3 674	3 728	
Impôts provinciaux sur la masse salariale	268 836	264 969	251 315	
Taxe de vente au détail du Québec et les organismes de services spéciaux	6 930	6 300	3 429	
Moins: Recettes à valoir sur le crédit	748 944	712 917	627 024	
Recettes des fonds renouvelables et organismes de services spéciaux*	67 875	64 016	58 363	
	681 069	648 901	568 661	

* Voir la note à la page 4-6.

4. Organisation du programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le programme se compose de deux activités qui relèvent les différences fins pour lesquelles les dépenses sont autorisées, à savoir les assurances de la fonction publique et les pensions de la fonction publique. L'activité «Pensions» n'englobe que certains régimes précis, financés par l'administration centrale, les contributions aux régimes de prestations (par exemple, celles payables en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique*) étant précisées dans les programmes particuliers de tous les ministères fédéraux.

Organisation: Les coûts d'exécution de ce programme sont compris dans ceux du programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. L'administration du programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance incombent à la fois au directeur de la Division des pensions et des avantages sociaux, qui relève du sous-secrétariat de la Direction des politiques des ressources humaines.

C. Données de base

1. Introduction

Le programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance à pour objet de permettre le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes d'assurance-maladie, de sécurité du revenu et des autres régimes d'assurance couvrant les employés dont le Conseil du Trésor est l'employeur désigné en vertu de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* ou d'autres lois.

Les régimes d'assurance actuels mettent les employés et leur famille à l'abri des pertes financières encourues en cas de maladie, d'invalidité ou de décès en leur offrant une protection à des niveaux généralement comparables à celle fournie par les autres employeurs au Canada. En outre, ce programme prévoit des fonds pour les paiements périodiques obligatoires que le gouvernement, en tant qu'employeur, est tenu de faire en vertu de la *Loi sur l'assurance-chômage* et des lois provinciales. Des contributions sont également versées à l'égard des coûts engagés au chapitre des régimes provinciaux et de la protection supplémentaire d'assurance-maladie des retraités.

Le programme prévoit aussi le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes de pension et de sécurité sociale auxquels les employés du gouvernement du Canada recrutés sur place à l'étranger sont assujettis, ainsi que les paiements stipulés dans la *Loi sur la mise au point des pensions du service public* et les anciennes lois sur la retraite.

Les régimes d'avantages sociaux de la fonction publique, qui se sont modifiés au fil des années, ont été mis en oeuvre afin de maintenir la position concurrentielle de l'Etat sur le marché du travail. Certains régimes ont été instaurés par l'Etat à la suite de négociations et d'accords conclus avec les syndicats. D'autres régimes ont été instaurés afin de respecter les obligations imposées par les lois canadiennes ou de tenir compte des lois et des pratiques locales dans le cas des employés recrutés à l'étranger. Les dépenses sont fonction des rajustements actuels requis pour maintenir les avantages sociaux existants, de l'évolution du nombre des assurés, des augmentations de traitement, des révisions des avantages sociaux et des accords de partage des coûts et, dans le cas des prestations des personnes au service du gouvernement canadien dans les pays étrangers, des variations des taux de change.

2. Mandat

Les principales autorisations en vertu desquelles le Conseil du Trésor exécute le programme sont la *Loi sur la gestion des finances publiques* et la *Loi de crédits* de chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance à pour objet de fournir la contribution du gouvernement à titre d'employeur aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés et d'effectuer les paiements requis en vertu de certains régimes de pensions résiduels.

B. Examen des résultats financiers

Tableau 2: Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)	Réel	Budget principal	Différence
Assurances de la fonction publique	627 024	634 814	(7 790)
Pensions de la fonction publique	175 365	22 503	152 862
Moins: Recettes à valoir sur le crédit Recettes des fonds renouvelables	802 389	657 317	145 072
	58 363	58 311	52
	744 026	599 006	145 020

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été approximativement de 145 millions de dollars, soit 24,2 p. 100 de plus que ceux prévus dans le Budget des dépenses principal. Cette différence est due aux raisons suivantes:

- les dépenses estimatives au titre des régimes suivants ont dépassé les dépenses réelles de:
 - 1,8 millions de dollars au chapitre des régimes d'assurance-maladie provinciaux;
 - 2,5 millions de dollars pour l'impôt sur la masse salariale au titre d'assurance-maladie provinciale;
 - 8,0 millions de dollars au chapitre du Régime de soin dentaires;
 - 7,0 millions de dollars au titre des régimes de pension et sécurité sociale des employés recrutés sur place (à l'étranger); et
 - 1,3 million de dollars au titre des régimes d'assurance de la direction et autres.
- les dépenses réelles au titre des postes suivants ont dépassé les dépenses estimatives de:
 - 0,5 millions de dollars des coûts des régimes d'assurance des employés recrutés sur place;
 - 3,4 millions de dollars pour le paiement de la taxe de vente du Québec sur les primes du régime d'assurance et les contributions;
 - 1,8 millions de dollars au chapitre des régimes d'assurance-invalidité de longue durée; et
 - 159,9 millions de dollars au titre des contributions de l'employeur versées en vertu de la Loi sur la pension de la fonction publique, d'autres Lois sur la pension et de la Loi sur l'assurance-chômage. Les dépenses réelles sont supérieures aux dépenses estimatives cette différence ressort dans une large mesure pour les pensions à la fonction publique surtout avec l'adoption du projet de loi C.55, une loi modifiant certaines lois liées aux pensions.

- une réduction de 1,1 millions de dollars au régime des prestations de revenu versées aux survivants des employés de la fonction publique tués dans l'exercice de leurs fonctions; une réduction de 3,2 millions de dollars pour le Régime de soins de santé de la fonction publique; et
 - une réduction de 3,2 millions de dollars des coûts des régimes de pension et de sécurité sociale des employés recrutés sur place.
- Explication de la prévision de 1993-1994:** La prévision de 1993-1994 est de 6,3 millions de dollars ou 0,9 p. cent plus élevée que celle du Budget des dépenses principal de 1993-1994 qui est de 667,3 millions de dollars (voir l'autorisation de dépenser à la page 4-4. L'augmentation est attribuable à :
- une augmentation de 6,3 millions de dollars pour le paiement de la taxe de vente du Québec sur les primes du régime d'assurance et les cotisations.

Section I

Aperçu du Programme

A. Sommaire des besoins financiers

Tableau I: Besoins financiers par activité

Détails	Budget des dépenses	Prévu	Différence	à la page
	1994-1995	1993-1994		
(en milliers de dollars)				
Assurances de la fonction publique	748 944	712 917	36 027	4-10
Pensions de la fonction publique	21 500	24 744	(3 244)	4-13
Moins: Recettes à valoir sur le crédit	770 444	737 661	32 783	
Recettes des fonds renouvelables, et organismes de services spéciaux	67 875	64 016	3 859	
	702 569	673 645	28 924	

Nota: Les recettes proviennent des fonds renouvelables et des organismes de services spéciaux conformément à la politique du Conseil du Trésor, qui exige que ces organisations englobent la totalité des frais (y compris tous les frais directs, indirects et généraux) dans leurs comptes.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1994-1995 s'élèvent à 28,9 millions de dollars, soit 4,3 p. 100 de plus que ce qui avait été prévu en 1993-1994 (en s'appuyant sur les renseignements dont la direction disposait au 30 novembre 1993). Cette augmentation est due aux raisons suivantes:

- une augmentation de 26,8 millions de dollars au titre du Régime de soins dentaires;
- une augmentation de 5,0 millions de dollars des coûts prévus pour les régimes d'assurance-invalidité de longue durée;
- une augmentation de 0,6 millions de dollars des coûts du paiement de la taxe de vente du Québec sur les primes du régime d'assurance et les cotisations;
- une augmentation de 1,5 millions de dollars pour les régimes d'assurance-maladie provinciaux;
- une augmentation de 3,9 millions de dollars pour l'impôt sur la masse salariale au titre de l'assurance-maladie provinciale;
- une augmentation de 2,1 millions de dollars pour les régimes d'assurance de la direction;
- une augmentation de 0,4 millions de dollars pour les régimes d'assurance des employés recrutés sur place et autres assurances;
- une augmentation de 3,9 millions de dollars au chapitre des recettes provenant fond renouvelable des organismes de services spéciaux; et

Budget principal 1994-1995		Budget principal		Moins: Recettes à valoir sur le crédit	(en milliers de dollars)		
Total	Budgétaire		Fonction- nement		Paiements de transfert	Total partiel	
	principal						
Assurances de la	748 742	202	748 944	67 875	681 069	642 601	
Pensions de la	21 364	136	21 500	..	21 500	24 744	
Fonction publique	770 106	338	770 444	67 875	702 569	667 345	

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance				
					15	(L)	(L)	(L)	(L)
					Assurances de la fonction publique	Pensions de la fonction publique	(Loi sur la mise au point des pensions du service public)	Contributions de l'employeur non réparties en vertu de la Loi sur la retraite de la fonction publique et d'autres lois sur la pension de retraite et de la Loi sur l'assurance-chômage	...
		598 911 000	598 911 001	584 007 063				158 064	159 861 179
									744 026 306

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits	(en milliers de dollars)	Programme de contributions de l'employeur	
		Budget principal 1994-1995	Budget principal 1993-1994
10	Assurances de la fonction publique	702 433	667 196
(L.)	Pensions de la fonction publique	136	149
Total du programme		702 569	667 345

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit	(dollars)	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	
		Budget principal 1994-1995	Budget principal 1993-1994
10	Subventions inscrites au Budget et contributions de l'État aux paiements et primes d'assurance chirurgicale-médicale et autres assurances et taxes, calculées et versées selon les prescriptions du Conseil du Trésor, en faveur des personnes décédées au crédit 124 (Finances) de la Loi des subsides n° 6 de 1960, au crédit 85a (Finances) de la Loi des subsides n° 5 de 1963, et au crédit 20b (Finances) de la Loi des subsides n° 10 de 1964, et en faveur des personnes à leur charge; contribution de l'État à des régimes de pensions et à des régimes de prestations de décès, d'assurance-maladie et d'autres régimes d'assurance et des programmes de sécurité sociale pour les employés engagés sur place à l'étranger et pour le remboursement à certains employés de leur part de la réduction des primes conformément au paragraphe 64(4) de la Loi sur l'assurance-chômage	702 433 000	

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1994-1995	4-4
B.	Emploi des autorisations en 1992-1993	4-5

Section I

Aperçu du programme

A.	Sommaire des besoins financiers	4-6
B.	Examen des résultats financiers	4-8
C.	Données de base	
1.	Introduction	4-9
2.	Mandat	4-9
3.	Objectif du programme	4-9
4.	Organisation du programme en vue de son exécution	4-10

Section II

Analyse par activité

A.	Assurances de la fonction publique	4-11
B.	Pensions de la fonction publique	4-15

Section III

Renseignements supplémentaires

A.	Aperçu des ressources du programme	4-17
----	--	------

**Programme de contributions de
l'employeur aux régimes d'assurance
Plan de dépenses 1994-1995**

B. Projets de création d'emplois

Sommaire des ressources

Tableau 3: Dépenses de l'activité

Budget des dépenses	Budget des dépenses	(en milliers de dollars)	
		1994-1995	1993-1994
Budget des dépenses	Budget des dépenses	...	...
		180 000	

Description

Programme d'emplois d'été des étudiants et placement des jeunes: Cette activité assure le perfectionnement des programmes d'emplois d'été pour étudiants et d'autres programmes approuvés de Immigration Canada. Le financement de l'exercice 1994-1995 est maintenant compris dans les crédits du ministère du Développement des ressources humaines.

(en milliers de dollars)			
1994-1995	1993-1994	1992-1993	
48 577	48 905	48 756	Dépenses budgétaires votées
450	450	450	Éventualités du gouvernement
0,93	0,92	0,92	% des dépenses budgétaires

**Tableau 2: Comparaison des ressources avec le budgétaire
voté du Budget des dépenses principal**

Depuis l'instauration de la structure actuelle des crédits en 1970-1971, on a jugé qu'un montant d'environ un pour cent de la totalité des crédits annuels du Budget des dépenses principal constituait un niveau satisfaisant et un montant jugé acceptable par le Parlement.

On prévoit que les besoins de fonds pour les éventualités resteront proches de leur niveau normal de un pour cent des crédits votés du Budget des dépenses principal.

Section II

Analyse par activité

A. Éventualités du gouvernement

Objectif

Fournir des fonds pour faire face à l'augmentation des dépenses salariales découlant des conventions négociées et non négociées et des autres besoins relatifs à la paie non compris dans le Budget des dépenses des ministères, ainsi que pour les dépenses diverses qui ne peuvent pas être prévues au moment où le Budget des dépenses est établi.

Sommaire des ressources

Étant donné la nature de cette activité, les dépenses ne sont pas directement imputées à ce compte. Toutes les affectations provenant du crédit pour éventualités au cours de l'année ont été, à la fin de l'année, soit remboursées au moyen d'un Budget des dépenses supplémentaire, soit transférées afin de compléter d'autres crédits servant à combler les insuffisances salariales. Tout solde restant effectué dans le cadre du crédit pour éventualités du gouvernement pendant les trois exercices à l'égard desquels des données complètes sont disponibles.

Tableau 1 : Éventualités du gouvernement - Sommaire des opérations

(en milliers de dollars)		1992-1993	1991-1992	1990-1991
Suppléments aux autres crédits approuvés par le Conseil du Trésor (bruts)	860 962	675 951	1 394 424	
Besoins non salariaux remboursés au crédit pour éventualités	813 876	576 308	818 012	
Transferts permanents aux autres crédits, normalement pour compenser les déficits salariaux	47 086	99 643	576 412	
Budget des dépenses principal	450 000	400 000	775 000	
Fonds non utilisés	402 914	300 357	198 588	

Le niveau des fonds requis pour les éventualités du gouvernement est déterminé en fonction de l'ampleur et de la complexité des dépenses gouvernementales approuvées, de l'étendue du contrôle du Parlement sur la réaffectation discrétionnaire des dépenses approuvées par l'exécutif, et du niveau et du taux d'augmentation des traitements de la fonction publique.

Organisation: Les frais d'exécution de ce programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. C'est le Conseil du Trésor qui prend les décisions concernant l'affectation des fonds du crédit pour éventualités. C'est le sous-secrétaire de la Direction des programmes qui est chargé de faire appliquer ces décisions.

B. Perspective de planification

Éventualités du gouvernement: La gestion des réserves d'intervention par les comités du Cabinet et le calendrier des approbations des nouvelles dépenses constituent des facteurs importants pour déterminer le niveau de financement des éventualités du gouvernement. Au besoin, on propose habituellement le financement temporaire pour des articles qui ne peuvent pas figurer dans le Budget des dépenses principal parce qu'il n'y a pas de définition spécifique à leur égard au moment de la préparation du Budget des dépenses principal et qu'ils ne peuvent être financés à l'aide de crédits en cours.

Mesures de création d'emplois: Cette activité, débutant au cours de l'année financière 1993-94, a été transférée à Emploi et Immigration Canada. À l'heure actuelle, on ne prévoit pas d'augmenter les crédits des autres organisations en ayant recours à des fonds attribués à cette activité. Par conséquent, l'ensemble du financement est maintenant compris dans les crédits du ministère du Développement des ressources humaines pour l'exercice 1994-1995.

C. Efficacité du Programme

La fourniture de fonds par le Parlement aux fins des éventualités du gouvernement pour payer diverses menues dépenses imprévues contribue à la conduite efficace et harmonieuse des activités du gouvernement, en donnant à l'exécutif la latitude et la souplesse voulues pour répondre rapidement aux dépenses imprévues qui s'imposent, tout en maintenant le principe du contrôle des dépenses par le Parlement et de la responsabilité financière du pouvoir exécutif.

Section I

Aperçu du Programme

A. Données de base

I. Introduction

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour but de permettre le financement des postes qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'on établit le Budget des dépenses principal. Ils servent en outre à financer les programmes d'emploi spéciaux qui sont coordonnés par le Conseil du Trésor en attendant l'affectation définitive des fonds. Ces fonds peuvent être affectés à tous les programmes gouvernementaux.

Le crédit pour éventualités fournit un mécanisme de financement temporaire qui permet aux ministères et organismes de mettre en oeuvre des décisions de principe et de répondre aux besoins en matière de charge de travail lorsque le financement est nécessaire avant que le Budget des dépenses supplémentaire soit approuvé; il permet également de bénéficier d'une affectation permanente à l'égard de crédits admissibles relativement aux insuffisances salariales ayant trait aux niveaux d'activité autorisés. À l'exception des rajustements de traitements, les affectations faites sur le crédit pour éventualités sont recouvrées des ministères et organismes après approbation par le Parlement du Budget des dépenses supplémentaire. Les montants affectés aux insuffisances salariales ne sont pas recouvrés des ministères et organismes étant donné qu'ils ne représentent pas une augmentation du niveau d'activité prévu dans le cadre du Programme, ce qui permet d'éviter le dépit de nombreux budgets supplémentaires accessoires de nature technique devant le Parlement.

2. Mandat

Les principaux fondements législatifs sont la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les *lois de crédits* pour chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour objectif de fournir des fonds pour les dépenses imprévues qui surviennent après le dépôt du Budget des dépenses principal et pour les programmes gérés par l'administration centrale.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le Programme comprend actuellement une activité: les éventualités du gouvernement.

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale				
5	Eventualités du gouvernement	450 000 000	402 913 795	...
10	Projets de création d'emplois	180 000 000	...	...
Total du programme - Budgétaire				
		630 000 000	402 913 795	...

L'objet de ces crédits est d'ajouter des sommes à d'autres crédits et de fournir des ressources conformément au libellé du crédit. Le total disponible représente le solde des fonds après virements à d'autres crédits dont le montant devient périmé en fin d'exercice. Comme il est fait état dans ces autres crédits du montant des fonds transférés, l'utilisation réelle est égale à 0.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Credits	(en milliers de dollars)	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	
		Budget principal 1994-1995	Budget principal 1993-1994
5		450 000	450 000

Credits - Libellé et sommes demandées

Credits	(dollars)	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	
		Budget principal 1994-1995	Budget principal 1993-1994
5		Eventualités du gouvernement - Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits relativement à la feuille de paye et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu, y compris les primes attribuées en vertu de la Loi sur les inventions des fonctionnaires; autorisation de réemployer toutes les sommes affectées à des besoins autres que ceux de la feuille de paye, tirées sur d'autres crédits et versées au présent crédit	
		450 000 000	

Programme par activité

Budget principal 1994-1995		Budget principal 1993-1994	
Total	(en milliers de dollars)	Budgétaire	Fonctionnement
		450 000	450 000

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1994-1995	3-4
B.	Emploi des autorisations en 1992-1993	3-5

Section I

Aperçu du Programme

A.	Données de base	3-6
1.	Introduction	3-6
2.	Mandat	3-6
3.	Objectif du Programme	3-6
4.	Organisation du Programme en vue de son exécution	3-6
B.	Perspective de planification	3-7
C.	Efficacité du Programme	3-7

Section II

Analyse par activité

A.	Éventualités du gouvernement	3-8
B.	Projets de création d'emplois	3-10

**Programme des éventualités du
gouvernement et programmes
financés par l'administration
centrale**

Plan de dépenses 1994-1995

ALÉNA.....	8, 16
Accès à l'information.....	41, 47, 49
Administration de la paye.....	36
Budgets de fonctionnement.....	14, 28, 31, 42, 50, 54
Commission canadienne des droits de la personne.....	7, 23, 36, 37
Compression des dépenses.....	6, 19
Comptes publics.....	5, 14, 21, 29
Conseil de perfectionnement des ressources humaines.....	23, 34
Conseil national mixte.....	6, 26, 32, 35
Délégation.....	23, 43
Délégation du pouvoir de classifier.....	23
Direction du perfectionnement des ressources humaines.....	26
Dirigeant principal de l'information.....	12, 14, 49, 50
Équité en matière d'emploi.....	39
Équivalents plein temps.....	28, 31, 42, 50, 54, 56
Évaluation.....	8, 16, 19-21, 23-25, 36-38, 41, 42, 44, 47, 48
Examen de la classification.....	19
Fonction publique 2000.....	13, 18, 32
Formation.....	7, 18, 19, 21, 23, 28, 32, 34-37, 39, 44, 47, 49, 51, 52
FP2000.....	26
Frais d'utilisation.....	29, 45
Gardières.....	22
Gestion administrative.....	11, 12, 24, 41, 43, 57
Gestion de la qualité.....	8, 24, 42, 47
Gestion de l'information.....	9, 25, 41, 49, 50
Gestion, systèmes et technologies de l'information.....	8, 49
Groupe de la direction.....	17
Habilitation.....	23, 32
Identification des employés.....	25
Informatique.....	12, 14, 40, 43, 50
Initiatives de mesures spéciales.....	7, 17, 38, 40
La fonction publique de l'an 2000.....	26
Loi sur la réforme de la fonction publique.....	19, 34, 37
Loi sur les immeubles fédéraux.....	17
Négociation collective.....	6, 13, 32
Normes de service.....	18, 20, 29, 47
Normes de technologies de l'information.....	50
Organismes de service spéciaux.....	20
Parité salariale.....	22, 36
Perfectionnement des ressources humaines.....	19, 23, 26, 33, 34
Perfectionnement professionnel.....	34, 35, 52
Politique sur l'examen des acquisitions.....	46
Politique sur les services communs.....	39, 43
Primes à l'initiative.....	33
Réforme des pensions.....	7, 22, 31, 33
Relations de travail.....	11, 18, 19, 30, 32
Réglementation fédérale.....	45
Rémunération.....	17-19, 21, 22, 30, 32, 36, 37, 52, 53
Rémunération et des avantages sociaux.....	21, 36
Répertoire des biens immobiliers fédéraux.....	44
Responsabilités.....	11, 14, 16, 17, 20, 38, 41, 47
Restructuration.....	14, 18, 19, 21, 22, 30, 32, 34-36, 39, 49
Restructuration des procédés administratifs.....	18
Services d'appui partagés localement.....	18
Système de classification.....	6, 19, 26, 32
Technologies de l'information.....	8, 9, 11, 14, 17, 21, 47, 49, 50-52
Télétravail.....	23

* Les références des numéros de pages sont reliées au chapitre 2 seulement.
2-60 (Programme relatif à l'administration centrale)

Tableau 14: Concordance des résultats financiers en 1993-1994

(milliers de dollars)							
Nouvelle structure							
Gestion, systèmes et technologies de l'information	Administration	Total	Ancienne structure	Gestion des dépenses	Gestion du personnel	Gestion administrative	Gestion, systèmes et technologies de l'information
12 048	30 956	11 309	17 321	26 346	1 202	3 408	11 226
11 309	17 369	17 352	3 916	1 972	2 649	5 985	20 199
1 357	1 357	1 357	17 321	28 318	13 327	11 226	90 391

Tableau 15: Concordance des résultats financiers en 1993-1994

(ETPs)							
Nouvelle structure							
Gestion, systèmes et technologies de l'information	Administration	Total	Ancienne structure	Gestion des dépenses	Gestion du personnel	Gestion administrative	Gestion, systèmes et technologies de l'information
143	321	143	17 321	26 346	1 202	3 408	11 226
11 309	17 369	17 352	3 916	1 972	2 649	5 985	20 199
1 357	1 357	1 357	17 321	28 318	13 327	11 226	90 391

B. Tableau de concordance entre l'ancienne et la nouvelle structure des activités

Tableau 12: Concordance des résultats financiers en 1992-1993

(milliers de dollars)						
Nouvelle structure						
Ancienne structure	Gestion des dépenses	Gestion du personnel	Gestion administrative	Gestion, systèmes et de l'information	Administration	Total
Gestion des dépenses	11 734	31 982	1 561	2 576		11 734
Gestion du personnel						36 119
Gestion administrative			9 750	1 681	18 839	11 431
Contrôleur général	3 524	1 574	3 153	6 271	2 405	16 927
Privatisation	1 580					1 580
	16 838	33 556	14 464	10 528	21 244	96 630

Tableau 13: Concordance des résultats financiers en 1992-1993

(ETPs)						
Nouvelle structure						
Ancienne structure	Gestion des dépenses	Gestion du personnel	Gestion administrative	Gestion, systèmes et de l'information	Administration	Total
Gestion des dépenses	147	319	13	14		147
Gestion du personnel						346
Gestion administrative			89	18	214	107
Contrôleur général	41	26	36	64	31	214
Privatisation	21					21
	209	345	138	96	245	1 033

3. Paiements de transfert

Tableau 10: Détail des subventions et contributions

(en dollars)		
Budget des dépenses	Prévu	Réel
1994-1995	1993-1994	1992-1993
Subventions		
Administration	149 000	165 000
Le Conférence Board du Canada	149 000	165 000
Total des subventions	149 000	165 000
Contributions		
Gestion administrative	16 000	4 000
Contribution à l'Association canadienne de normalisation	16 000	4 000
Total des contributions	16 000	4 000
Total	165 000	169 000

4. Coût net du programme

Tableau 11: Coût net du programme pour 1994-1995

(en milliers de dollars)		
Dépenses brutes de fonctionnement	Moins* autres coûts	1994-1995
Coût net estimatif du programme	1993-1994	
Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique	12 612	90 478
	8 900	94 835

* Recettes de provenances diverses
 ** Les autres coûts de 12 612 000 \$ comprennent:

- locaux fournis sans frais par Travaux publics; 8 958
- émission de chèques et autres services fournis sans frais par Approvisionnement et Services; 72
- part de l'employeur pour les avantages sociaux des employés concernant les primes d'assurance et les frais payés par le Secrétaire du Conseil du Trésor; 2 130
- services légaux reçus sans frais du ministère de la Justice; 1 452

(en milliers de dollars)

Les frais de personnel de 62 075 000 \$ du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique représentent 72 p. 100 des dépenses totales de fonctionnement du programme. L'information concernant les effectifs est présentée au tableau 9.

Tableau 9: Détail des besoins en personnel

ETP*	Budget des dépenses	ETP Prévu	ETP Réel	Echelle des traitements	Traitement moyen
1994-1995	1993-1994	1992-1993	1994-1995	1994-1995	1994-1995
Nominations par décret	2	2	2	117 000 - 170 500	87 500
Gestion ²	149	149	174	63 300 - 128 900	69 500
Scientifique et professionnelle	65	68	70	19 738 - 128 900	58 000
Administration et service extérieur	499	494	506	14 810 - 79 497	43 500
Technique	17	16	19	14 089 - 88 992	30 400
Soutien administratif	200	238	255	16 648 - 48 804	32 200
Exploitation	7	7	7	17 489 - 72 845	
939	974	1 033			

* L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées par les heures de travail réguliers. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Nota: La colonne «Echelle des traitements actuelle» indique les échelles de traitement par groupe professionnel, en vigueur au 1^{er} octobre 1993. La colonne «Traitement moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Il se peut que les comparaisons d'une année à l'autre soient modifiées par les changements qui surviennent au chapitre de la répartition des éléments qui sous-tendent les calculs.

¹Ceci inclut tous les sous-ministres et tous les postes dotés par le gouverneur en Conseil à tous les niveaux.
²Ceci inclut tous les postes des niveaux EX-1 à EX-5 inclusivement.

2-56 (Programme relatif à l'administration centrale)

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du programme

1. Besoins financiers par article

Tableau 8 : Détails des besoins financiers par article

Budget des dépenses	1993-1994	1994-1995
	Prévu	1994-1995
	Réel	1992-1993

Personnel	54 938	58 429	61 700
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes d'avantages sociaux	7 135	7 114	6 200
des employés	2	2	2
Autres frais touchant le personnel	62 075	65 545	67 902

Biens et services	2 192	2 585	2 054
Transports et communications	1 850	1 688	1 634
Services professionnels et spéciaux	13 157	13 090	11 950
Location	182	158	153
Achat de services de réparation et d'entretien	356	172	282
Services publics, fourniture et approvisionnements	1 214	968	1 678
Services administratifs (Finances)	4 507	4 726	4 965
Paiements aux sociétés d'Etat	...	...	4 049
Autres subventions et paiements	175	151	(287)
	23 633	23 538	26 478

Dépenses en capital secondaires*	893	1 143	2 081
Paiements de transfert	165	165	169
Total des dépenses	86 766	90 391	96 630

* «Dépenses en capital secondaires», d'après les principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, ces ressources sont censées être échangeables avec les dépenses touchant le personnel et celles qui concernent les biens et services.

Note: Les montants des années précédentes ont été rajustés aux fins de comparaison en raison de l'intégration du Bureau du contrôleur général et du transfert de la Direction de la privatisation du ministère des Finances.

Sommaire des ressources

En 1993-1994, 26 p. 100 des sommes et 28 p. 100 des effectifs affectés au programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique ont été consacrés à l'administration centrale du ministère.

Tableau 7: Sommaire des ressources de l'activité

Budget des dépenses	(en milliers de dollars)		1993-1994	Prévu	1992-1993
	\$	ETP*	\$	ETP	\$
Gestion	6 564	71	6 384	75	5 805
Services ministériels	13 526	181	13 815	182	15 439
	20 090	252	20 199	257	21 244

* L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du CT sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

Note: L'intégration du Bureau du contrôleur général. Les montants des années précédentes ont été rajustés aux fins de comparaison.

Les coûts liés au personnel représentent 69 p. 100 des dépenses totales consacrées à l'activité. Voici d'autres domaines qui ont nécessité des débours importants: services professionnels et spéciaux (3 p. 100) et autres subventions et paiements (24 p. 100).

Objetif

Fournir des directives à l'intention du Secrétariat, ainsi que des services d'information, financiers, administratifs et de personnel.

Description

Cette activité regroupe deux sous-activités, à savoir les services de gestion et les services ministérielles.

Gestion: Cette sous-activité comprend la prestation de services aux cabinets du président et du secrétaire -contrôleur général et à la Direction des communications et de la coordination.

La Direction des communications et de la coordination fournit des services de planification et de coordination au président et aux cadres supérieurs du ministère. Elle dispense des services de rédaction et de révision de textes, et des services consultatifs au sujet des discours, des communications, des publications, des stratégies en matière de relations publiques et de communications pour le compte du Secrétariat.

Services ministérielles: Le Secrétariat du Conseil du trésor et Finances Canada se partagent les services financiers et administratifs, de même que les services liés au personnel, aux systèmes et à la sécurité qu'offre la Direction des services ministérielles.

- Le projet visant la suppression du numéro d'assurance sociale des dossiers personnels des fonctionnaires fédéraux sera terminé.
- La fonction ministérielle d'intégrateur est présentement en train d'être mise en oeuvre dans 29 ministères. Tous les ministères doivent avoir mis en place ladite fonction d'ici 1994.
- On a également lancé, de concert les ministères, un programme de développement de produits d'information utiles à l'ensemble des ministères, afin d'éviter que chaque ministère développe ses propres produits.

- Les systèmes de renseignements sur le personnel du SCT seront en grande partie restructurés parallèlement à la mise en oeuvre du nouveau système de rémunération de la fonction publique. Ils fourniront directement aux utilisateurs des ordinateurs personnels des renseignements plus exacts, au moment opportun, et feront baisser sensiblement les dépenses concernant les gros ordinateurs. L'information ministérielle qui ne sera pas fournie par le système de rémunération pourra être obtenue par des échanges de données avec les systèmes ministériels, ce qui supprimera une bonne partie des entrées de données sur les opérations nécessaires actuellement.

- On compte terminer les six projets sur les relations entre le secteur public et le secteur privé et donner suite aux recommandations avec l'appui des ministères, le cas échéant.
- On vise une concertation des efforts pour aider les ministères à utiliser l'infrastructure de gestion des technologies de l'information et à passer à une infrastructure normalisée. Cette initiative comprend la diffusion de guides, des pratiques exemplaires et la formation et constitue la fonction opérationnelle du programme des normes TI. Elle répond à un besoin urgent des clients d'aborder les questions ministérielles avec des normes de facto, des matériels et des logiciels de marque déposée, etc.

- Le lancement d'une initiative de surveillance et de balayage électroniques en milieu de travail, en partant des sources de données ministérielles pour détecter les nouveaux besoins de la politique, permet aux ministères d'établir des projections (et de dresser notamment le profil des achats des technologies de l'information) et des modèles basés sur divers scénarios.

- On mettra en valeur les services rendus par les professionnels de la TI dans l'administration fédérale, en insistant sur les normes concernant la qualité du service, le programme d'affectations, le renouvellement du personnel du DPI et à l'orientation visée pour rendre le IT Community Program financièrement autonome en 3 ans.

Données sur le rendement et justification des ressources

En 1993-1994, les activités en cours comprennent les points suivants:

- Le Bureau a présenté la position du gouvernement à l'égard des technologies de l'information aux organismes de normalisation nationaux et internationaux, a assuré la liaison avec l'industrie et a donné des interprétations de la politique et des avis connexes aux clients. Avec le gouvernement des États-Unis, elle a conclu un protocole d'entente sur l'utilisation des normes de systèmes ouverts dans les marchés publics et l'utilisation des technologies de l'information par les deux gouvernements. Avec les gouvernements provinciaux, elle a entamé des consultations afin de conclure un accord semblable entre les compétences canadiennes. En collaboration avec l'Agence des télécommunications gouvernementales et d'autres organismes publics, elle a commencé à définir une architecture de traitement de l'information intégrée pour l'ensemble de l'administration fédérale.

- Le Bureau encourage les technologies de l'information novatrices afin de mieux servir les Canadiens et de réaliser des économies dans la prestation des services et l'administration des programmes au moyen du fonds de partenariat en matière de technologies de l'information. Six paiements faisant suite à une présentation au Conseil du Trésor ont été versés en 1993-1994. En 1994, le Bureau présentera au Conseil du Trésor une proposition visant à obtenir un supplément de fonds pour élargir l'infrastructure des technologies de l'information et faire fructifier ainsi les investissements dans ces technologies, réaliser des économies et accélérer le rendement du capital investi.

- Le Bureau a examiné en 1993-1994 la politique du Conseil du Trésor sur la gestion des technologies de l'information. Il a évalué l'activité de la politique sous l'angle de l'orientation stratégique approuvée par le Conseil du Trésor pour l'utilisation de l'information et des technologies de l'information et l'analyse par le Bureau des données et l'application des technologies par les institutions fédérales publiées en 1993 dans *Une force montante*.
- Avec les représentants des organismes, le Bureau lance une étude des technologies de l'information à l'appui des petites institutions. Le rapport et ses recommandations seront terminés en 1994.

- Avec le Bureau du vérificateur général, le Bureau détermine les critères de vérification pour l'examen des projets relatifs aux technologies de l'information en cours et assure la gestion des projets sur les technologies de l'information. La détermination des critères continuera en 1994 et un premier essai se fera au Bureau du vérificateur général en 1995.
- Le Bureau a lancé le programme communautaire des technologies de l'information en 1993 pour donner aux informaticiens les moyens d'exercer leurs fonctions dans l'administration fédérale. Outre la réalisation de programmes de formation et de perfectionnement plus traditionnels avec les institutions fédérales, le Bureau a entrepris un programme d'affectations du personnel interministériel pour donner aux technologues de l'information l'occasion d'acquérir des compétences et des connaissances nouvelles en faisant des stages. Il y a eu lieu cinquante affectations en 1993. Le Bureau a publié le

Gestion des technologies de l'information: Elaborer, maintenir et promouvoir des politiques de télécommunications et des technologies de l'information, des orientations stratégiques et des normes de technologie; participer activement, en collaboration avec les ministères opérationnels et la Direction des programmes, à l'élaboration des plans de technologies de l'information, des présentations au Conseil du Trésor, des POP, etc.; et administrer le fonds des technologies de l'information, le programme de la collectivité des systèmes informatiques, et les relations du gouvernement avec le secteur privé en ce qui a trait aux technologies de l'information.

Services d'information stratégique: Fournir l'information aux centres de décision du SCT et à d'autres utilisateurs fédéraux et agir en tant que centre de documentation clé.

Gestion: La gestion englobe celle des bureaux du dirigeant principal de l'information et du directeur exécutif qui donne l'orientation aux directeurs et coordonne les activités du Bureau.

Résumé des ressources

La gestion, les systèmes et les technologies de l'information représentent 13 pour cent des dépenses du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique pour 1994-1995 et 10 pour cent des effectifs ministériels.

Tableau 6: Sommaire des ressources par activité

	Budget des dépenses		Prévu		Réal	
	1994-95		1993-94		1992-93	
	\$	ETP*	\$	ETP	\$	ETP
Processus et méthodes	389	3	249	3	878	12
Systèmes gouvernementaux	1 565	16	1 332	17	1 090	14
Gestion des technologies de l'information	1 499	14	1 833	18	1 681	18
Renouveau administratif	1 060	11	912	9	303	4
Service information stratégique	2 604	20	3 408	21	2 576	14
Gestion de l'information	1 075	11	816	12	729	10
Gestion	2 758	17	2 676	15	3 271	24
	10 950	92	11 226	95	10 528	96

* L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du CT sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

B. Gestion, systèmes et technologies de l'information

Objectif

Mettre sur pied une méthode de gestion prudente mais novatrice des technologies de l'information pour améliorer les services fédéraux tout en réduisant sensiblement les frais d'exécution des programmes et les frais généraux. Établir la politique et les normes relatives à la gestion et aux technologies de l'information, fournir l'orientation stratégique pour l'élaboration de l'infrastructure des télécommunications et du traitement des données dans l'administration fédérale, gérer le partage par les ministères des systèmes et des produits, diriger le renouvellement des procédés administratifs et soutenir la restructuration de la prestation des programmes.

Description:

Cette activité est la responsabilité du Bureau de la gestion, des systèmes et des technologies de l'information (GSTI), dirigée par un directeur exécutif qui relève directement du Dirigeant principal de l'information, lequel relève du secrétaire-contrôleur général du Conseil du trésor. Elle comprend sept sous-activités.

Processus et méthodes: Établir les points de repère pour les coûts et les processus liés aux technologies de l'information qui s'appliquent à la prestation des programmes d'autres gouvernements; utiliser ces points de repère propres à la réalité canadienne pour veiller à ce que les activités du gouvernement fédéral continuent de représenter les meilleures pratiques comparées à celles des autres gouvernements.

Fournir un cadre à la restructuration de l'exécution des programmes en utilisant les technologies de l'information, améliorer les services aux Canadiens et leur accès à l'information gouvernementale, produire une organisation uniforme, simplifier les processus gouvernementaux et habiliter les employés servant directement la clientèle.

Renouveau administratif: Cerner et élaborer des processus administratifs restructurés et promouvoir les services de soutien communs. Assurer des services de secrétariat au Conseil du renouveau administratif. Vérifier que les initiatives du CRA et du BGSTI tiennent compte de leur incidence sur les ressources humaines. Au nom du CRA et du BGSTI, lancer un programme de communication qui comprendra la mise en forme et l'information pour la diffusion électronique.

Gestion de l'information: Cerner et définir les besoins d'information. Élaborer et diffuser les produits et services communs permettant une approche intégrée à la gestion de l'information au sein du gouvernement. Ceux-ci pourraient comprendre des normes, des modèles, des définitions et d'autres exigences usuelles, ainsi que des répertoires pour emmagasiner de telles informations et des chaînes pour la diffusion.

Systèmes gouvernementaux: Coordonner et guider l'évolution des systèmes du gouvernement afin de fournir une infrastructure assez puissante pour le renouveau en affaires. Cerner la mise en commun des systèmes administratifs et des programmes concernant les processus administratifs communs à l'échelle du gouvernement pour réduire sensiblement les coûts associés au perfectionnement, à l'entretien et à la formation.

- La coordination et l'appui méthodologique se poursuivent, relativement aux évaluations interministérielles, telles que l'Initiative sur la violence familiale, le Regroupement des achats de soins de santé des ministères et organismes fédéraux, le Programme des pensions des Anciens combattants, la Stratégie canadienne relative à la drogue, la Stratégie nationale pour l'intégration des personnes avec déficiences, et la Stratégie de développement des enfants. De plus, ce groupe appuie des initiatives de programme fédérales-provinciales de prestation de services ou de programmes par l'entremise d'une tierce partie, au moyen de conseils traitant des provisions et évaluations de la responsabilité, tels que les Travaux du Nouveau-Brunswick et le Centre canadien de lutte contre l'alcool et les toxicomanies.
- Les bulletins d'information/communiqués sur le Service au public, l'Échange sur la qualité, l'innovation et la publication «Collier de perles» fournissent l'information relative aux nouvelles initiatives et les leçons apprises. Dans le but d'aider les gestionnaires à étudier des mécanismes de prestation alternatifs, des guides intitulés «Rendre une organisation plus efficiente» et «Faire ou faire faire» ont été publiés sous la bannière «Faire plus avec l'argent des contribuables».
- Le partenariat écologique sur la responsabilité avec le ministère de l'Environnement a créé un réseau de professionnels des domaines de l'examen et de la responsabilisation et autres, de quatorze ministères. Le réseau encourage la gestion écologique et la réduction des coûts en établissant un lien entre les activités d'examen, en examinant et en faisant la promotion de solutions de rechange pour la réduction des coûts et de normes et conseils écologiques.
- La Direction a analysé 250 présentations au Conseil du Trésor en 1993-1994 et formulé des recommandations sur leur traitement pour aider les ministères à prendre une décision. Durant cette période, environ 88 p. 100 des présentations ont été traitées dans un délai de cinq semaines. De plus, la Direction a fourni des conseils aux ministères du Conseil du Trésor sur quelque 300 présentations traitant de tous les aspects des biens immobiliers fédéraux.

- Une importante conférence dont le titre était «Les voies du service dans le village électronique» a servi à amorcer la consultation publique sur les questions intéressant la politique d'information, comme un accès équitable, les modes de diffusion et les coûts.

- On a adopté une nouvelle approche stratégique pour la sécurité des technologies de l'information, qui a pour objectif de déterminer les besoins ministériels communs, les besoins en matériel nécessaires pour répondre aux besoins ministériels ainsi que les économies et les gains d'efficacité possibles.

- On continue l'application et l'examen de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels, l'accent étant mis sur les améliorations du service.

- On a lancé un projet spécial lié à la gestion du changement et fournissant une nouvelle orientation aux communications de l'État.

- On a créé le Réseau d'information du Canada, un système d'information informatisé servant de bulletin d'information pour l'ensemble du gouvernement.

- On a terminé la rédaction d'un accord de licence de partenariat pour la préparation et la diffusion électroniques d'InfoSource, la source de référence publique qu'exigent la Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels. Cet accord réduit de beaucoup les coûts du gouvernement dans la préparation et la diffusion de l'information tout en améliorant l'accès à cette dernière.

• Revue gouvernementale

- Une nouvelle section, «Revue gouvernementale» a été créée afin de poursuivre les anciennes responsabilités du BCG et promouvoir l'innovation et la gestion de la qualité. La nouvelle section participera plus étroitement à la revue de questions touchant l'ensemble de l'administration fédérale; elle renforcera le partenariat avec les ministères afin d'appuyer l'élaboration des fonctions de revue; enfin, cette section travaillera en étroite collaboration avec les gestionnaires des différents ministères sur la gestion de la qualité et l'amélioration du rendement.

- Elaboration de l'évaluation et de la vérification au sein des ministères: un certain nombre de groupes de travail ont été mis sur pied afin de répondre au besoin de changement dans les fonctions d'évaluation et de vérification. Ces besoins varient de l'élaboration de formation et d'orientation améliorées pour les nouveaux évaluateurs et vérificateurs à l'élaboration d'outils d'auto-évaluation afin de mesurer le rendement de la vérification au sein des ministères. Ces changements sont apportés en collaboration avec le personnel ministériel chargé de l'examen.

- La section a élaboré et communiqué des pratiques efficaces de mesure du rendement liées à des normes de service. Elle a préparé de la documentation et a tenu divers ateliers de formation. De plus, des ateliers de formation spécialisée ont été organisés pour des programmes et ministères en particulier.

- entreprises, ainsi que les répercussions que les règlements auront sur le mode de fonctionnement de ces dernières.

- Le gouvernement a annoncé dans son Budget de 1992 un examen important de tous les règlements. Les résultats préliminaires indiquent que 25 p. 100 des règlements seront éliminés et bien d'autres seront modifiés. Par ailleurs, un grand nombre de ministères et d'organismes prendront les mesures nécessaires pour éliminer toute contradiction ou tout chevauchement entre les règlements fédéraux et provinciaux. Les principaux ministères responsables de la réglementation sont en train de chercher des solutions non réglementaires à bien des problèmes. Cette mesure permettra d'épargner de l'argent.
- Gestion des marchés et des projets

- Au cours du dernier exercice, le Conseil du Trésor a continué de faire preuve de leadership en matière de politiques à l'intention des ministères et organismes. Des colloques sur la passation de marchés ont été organisés dans les grands centres partout au Canada, ainsi que pour des groupes de gestionnaires dans la région de l'administration centrale. Le Comité consultatif du Conseil du Trésor sur la gestion des marchés a constitué une tribune où l'on a pu discuter de diverses questions liées à politique régissant les marchés et a fourni aux gestionnaires l'occasion de mettre en commun des renseignements d'ordre pratique.

- Plusieurs exposés de principe sur l'élaboration de la politique concernant la passation des marchés ont été publiés et d'importantes révisions ont été apportées au volume «marchés» du *Manuel du Conseil du Trésor*.

- Une nouvelle politique sur l'examen des acquisitions a été mise en oeuvre. Cette politique nous permet de s'assurer que, en plus d'atteindre les principaux objectifs des besoins opérationnels et d'obtenir la meilleure valeur et d'assurer l'équité dans les dépenses de fonds publics, des possibilités de promouvoir d'autres objectifs nationaux, comme le développement industriel et régional, sont identifiées et exploitées. Cette nouvelle politique s'est traduite par une meilleure planification et des efforts soutenus en vue de se concentrer sur les acquisitions qui offrent les meilleurs avantages possibles.

- Un nouveau volume du Manuel du Conseil du Trésor, intitulé *Plan d'immobilisations, projets et acquisitions*, a été préparé. Ce volume renfermera les politiques sur les plans d'immobilisations à long terme, l'approbation des projets, la gestion des projets, la gestion des grands projets de l'État, la planification des acquisitions et la gestion des intérêts du gouvernement dans des initiatives du secteur privé.
- Politique de l'information, des communications et de la sécurité

- Un examen approfondi de l'information et des communications gouvernementales a été amorcé en vue d'adapter les politiques aux besoins de la nouvelle société de l'information.

ne se soucira pas d'apporter ces changements, le fossé s'élargira entre les promesses que fait briller la réglementation et les résultats qu'elle pourra véritablement permettre d'obtenir.

- À l'appui des changements susmentionnés, la DPA continue de conjuguer ses efforts à ceux des 20 000 organismes de réglementation du gouvernement, afin d'assurer l'orientation nécessaire. Les principaux mécanismes dont elle dispose à cette fin sont des conférences, des publications, des prospectus et des séances d'information. Pour n'en donner que quelques exemples, mentionnons les réalisations suivantes: un guide de l'analyse coûts-avantages; un guide sur les solutions de rechange à la réglementation; deux volumes sur les pratiques idéales en matière de réglementation; un guide sur la façon de régler les cas de non-conformité.

- Des comités consultatifs s'occupent des questions ci-après: le recouvrement des coûts et le prélevement de frais d'utilisation; l'Organisation interministérielle de normalisation (OIN) (en collaboration avec l'Office des normes générales du Canada); la gestion des risques au nom des Canadiens.

- Un groupe d'étude mixte gouvernement-industrie se réunit quatre fois l'an pour permettre d'échanger des suggestions relatives à des approches communes susceptibles d'être adoptées en réglementation et des questions qu'elles soulèvent. Ce groupe rassemble des cadres supérieurs représentant les ministères chargés de la réglementation et les entreprises réglementées.

- La Direction supervise également le processus fédéral de réglementation et veille à ce que l'examen, des points de vue juridique et stratégique, d'environ 700 projets de règlement présentés chaque année et de plus de 150 initiatives ultérieures, s'effectue selon le calendrier prévu en toute efficacité.

- Les *Projets de réglementation fédérale de 1994*, publiés par le président en décembre 1993, constituent une source unique et exhaustive d'information sur les nouveaux règlements proposés et les modifications qu'il est projeté d'apporter aux règlements existants. Ils donnent aux entreprises, aux groupes d'intérêts et aux particuliers l'occasion de faire connaître leur point de vue sur les projets de règlements qui pourraient être promulgués au cours de la nouvelle année ou des années ultérieures. Pour la première fois, ils font état des principales initiatives futures (c.-à-d. après 1994) qui sont prévues par les ministères et organismes et présentent, dans bien des cas, des renseignements sur le rapport coûts-avantages. À compter de cette année, les projets de réglementation fédérale seront classés en trois catégories: coût faible, intermédiaire ou majeur.

- Le test de l'impact sur les entreprises (TIE) a été mis au point par l'Association des manufacturiers canadiens, le Secrétaire du Conseil du Trésor et le ministre de l'Industrie. Le TIE est un instrument de consultation qui peut aider les ministères et organismes à comprendre et à évaluer les répercussions que les règlements auront sur les entreprises, en obtenant de façon immédiate les observations des entreprises. Il indique les coûts directs que la réglementation occasionnera aux

- On a terminé des enquêtes et des analyses exhaustives sur les biens fonciers fédéraux importants dans les trois dernières régions, ce qui fournit une base de données d'information pour la gestion stratégique des actifs immobiliers de l'Etat.
- Le Répertoire des biens immobiliers fédéraux qui contient des données sur plus de 22 000 propriétés et 65 ministères, organismes et sociétés d'Etat a été mis à jour.
- La sixième conférence annuelle de formation réunissant quelque 300 participants des ministères, organismes et des autres gouvernements s'est tenue sous les auspices du Comité consultatif du Conseil du Trésor sur les biens immobiliers.
- L'initiative concernant les immeubles fédéraux, un programme en vertu duquel des mesures d'efficacité énergétique sont appliquées dans les immeubles et les installations du gouvernement, a été élargie de manière à pouvoir réaliser des économies de consommation d'eau.
- On a publié des politiques nouvelles et révisées régissant l'utilisation des installations, les investissements dans l'immobilier et l'approche des plans et des projets d'immobilisations à long terme.

• Responsabilisation et revue des politiques

- On a établi une nouvelle Division de la responsabilisation et de la revue des politiques.
- On a procédé à une vérification orientée, dans tous les ministères, de l'application des dispositions contenues dans la Directive sur le réaménagement des effectifs concernant les paiements discrétionnaires au cours des exercices 1990-1991 et 1992-1993.
- La division a procédé à un examen des systèmes de gestion de la directive sur le réaménagement des effectifs et à une évaluation de l'administration de la politique du Conseil du Trésor sur le harcèlement.

• Affaires réglementaires

- En 1992, le gouvernement a entrepris l'examen de l'approche fédérale dans le domaine de la réglementation. Au même moment, les ministères et organismes fédéraux ont amorcé l'examen de leurs propres règlements. Le Parlement a fait part de ses conclusions au gouvernement en janvier 1993 et le gouvernement a fait connaître sa réponse en avril. Les ministères et organismes fédéraux ont achevé la première étape de leur examen au mois de juin 1993. Les deux examens ont permis de déterminer que la plus grande partie des programmes fédéraux devront faire l'objet d'une modification prochainement, parce que de nombreux programmes n'ont pas su s'adapter au rythme de l'évolution technologique; que la mondialisation de l'économie restreint la gamme des activités que les organismes de réglementation peuvent réaliser sans imposer des coûts excessifs; et que la rarefaction des ressources fédérales va nous obliger à trouver des moyens plus économiques et plus souples de gérer nos programmes de réglementation. Si l'on

Données sur le rendement et justification des ressources

Les réalisations de la Direction de la politique administrative comprennent les activités suivantes:

- Réforme des politiques administratives
 - La plupart des principales politiques ont été examinées et simplifiées, et ont été publiées de nouveau. Elles prévoient une délégation de pouvoirs accrue aux ministères, mettent l'accent sur les résultats plutôt que sur les contrôles et favorisent la liberté d'action et l'innovation de la part de la direction des ministères. Toutes les politiques révisées sont disponibles en version électronique.

Bureau de gestion des biens immobiliers et matériel

- On prévoit que d'ici avril 1994, environ 70 p. 100 des 25 000 véhicules commerciaux courants du parc de l'État recevront des services de soutien des sociétés de gestion des parcs automobiles du secteur privé.
- On poursuivra la mise en oeuvre de la politique sur les services communs en mettant l'accent sur le caractère plus facultatif des services communs et sur l'élargissement de la gamme des services assujettis aux principes de la politique sur les services communs.
- La publication «Innovations - les billets de pratiques exemplaires» est distribuée aux gestionnaires et aux employés de l'ensemble de l'administration fédérale afin de mettre en évidence des solutions plus efficaces et mieux axées sur le service de certains aspects de la gestion administrative.
- Une série d'ateliers ont été offerts dans l'ensemble du pays afin de tenir la collectivité du matériel au courant des stratégies et des meilleures pratiques en matière d'allocation et de gestion des stocks ou du parc automobile.
- On s'emploie à rationaliser les besoins d'entreposage en réduisant la quantité de matériel entreposé ainsi que les coûts d'entreposage. On réduira les dépenses liées à l'entreposage en transférant la garde des entrepôts aux ministères. La mise en lumière de tous les coûts liés aux stocks fournira aux ministères l'encouragement nécessaire pour trouver des moyens innovateurs de réduire les besoins en locaux et les coûts liés à l'entreposage.
- Les négociations permettant le transfert à de Havilland d'une partie du terrain d'aviation de Downsview sont terminées.
- La responsabilité d'établir et d'appliquer les normes concernant les locaux à bureaux a été transférée du CT au TPSCG en 1993-1994. La prochaine étape de cette réforme comportant plusieurs phases consistera à évaluer la formule de paiement des locaux de TPSCG.

Revue gouvernementale: Est responsable de la mise en oeuvre des politiques du Conseil du Trésor dans les domaines de l'évaluation interne, l'évaluation de programmes, la mesure du rendement et de la promotion de la mise oeuvre de la gestion de la qualité au sein de la fonction publique. Les politiques servent le gouvernement en assurant l'utilisation efficace de l'information traitant du rendement et des pratiques de responsabilisation pour la prestation de programmes et le service aux Canadiens de façon efficiente et efficace.

Gestion: Englobe le bureau du sous-secrétaire et la Division de la Planification et des projets de gestion, qui fournit des directives exécutives et coordonne les activités et les opérations de la Direction.

Sommaire des ressources

En 1994-1995, 15 p. 100 des sommes et 12 p. 100 des effectifs affectés au Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique sont consacrés à l'activité de la politique administrative.

Tableau 5: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)						
Budget des dépenses		1994-1995	Prévu	1993-1994	Réel	1992-1993
\$	ETP*	\$	ETP	\$	ETP	ETP
1 957	16	2 025	16	2 400	18	18
818	6	862	6	808	10	10
1 111	12	1 124	12	1 118	13	13
3 934	26	4 107	28	3 968	32	32
1 089	10	1 025	8	1 503	11	11
3 148	34	3 437	36	3 793	44	44
728	8	747	9	874	10	10
12 785	112	13 327	115	14 464	138	138

* L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du CT sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

Note: La structure et le niveau des ressources de cette activité ont changé par rapport à l'an dernier dû à la réorganisation et l'intégration du Bureau du contrôleur général. Les montants relatifs aux années précédentes ont été rajustés aux fins de comparaison.

Les coûts liés au personnel représentent 64 p. 100 des dépenses totales consacrées à l'activité. Voici d'autres domaines qui nécessitent des débours importants: transports et communications (3 p. 100) et services professionnels et spéciaux (25 p. 100).

Objetif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes administratifs, afin d'améliorer la gestion dans la fonction publique et de rendre la prestation de services plus efficiente et efficace. Cela inclut aussi la responsabilité de définir et communiquer les responsabilités et les imputabilités des ministères et du Secrétariat dans tous les domaines de politiques du Conseil du Trésor.

Description

Cette activité incombe à la Direction de la politique administrative, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du Secrétaire-Contrôleur général du Conseil du Trésor. Elle comprend sept sous-activités.

Information, communications et sécurité: S'efforce d'améliorer la qualité de la gestion de l'information dans la fonction publique fédérale. Elle est chargée de l'élaboration, de la mise en oeuvre et de la surveillance des lois et politiques dans les domaines de la gestion de l'information, des communications et des consultations, de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels, de la sécurité et de la coordination de l'image de marque; elle doit en outre veiller à ce que l'intérêt du public à l'information gouvernementale soit représenté dans les lois et les politiques.

Affaires réglementaires: Elabore, de concert avec les ministères et le secteur privé, la politique réglementaire générale et aide les ministères à améliorer la gestion de leurs programmes de réglementation. Elle définit les questions de politiques en matière de réglementation à l'échelle de l'administration fédérale et collabore avec les ministères pour régler les problèmes. Elle doit également veiller au fonctionnement efficace et harmonieux du processus de réglementation fédéral.

Marchés et gestion des projets: Assure le leadership en ce qui a trait à la gestion innovatrice des projets et de l'impartition des marchés dans l'ensemble de l'administration fédérale par les moyens suivants: mise en oeuvre de la politique, rôle de leadership en ce qui a trait à la politique, examen et analyse des présentations.

Bureau des biens immobiliers et matériel: Assure le leadership général de la gestion des biens immobiliers, du matériel de l'Etat et des services communs. A cette fin, elle conseille les ministres sur toutes les questions connexes, élabore et communique les politiques centrales, surveille le rendement des ministères et collabore au perfectionnement des collectivités professionnelles. Elle est également chargée des systèmes centraux d'information foncière, de la coordination de l'utilisation des terrains de l'Etat en région et de certains projets d'aliénation de terrains.

Responsabilisation et revue des politiques: Fournit un soutien administratif au Secrétariat du Conseil du Trésor en veillant à ce qu'il dispose des politiques de gestion dont il a besoin et en s'assurant qu'elles sont mises en oeuvre comme il convient. Elle fournit des services d'évaluation, de vérification et d'examen au Secrétariat du Conseil du Trésor et tient à jour un cadre de responsabilisation pour la gestion des politiques du Conseil du Trésor.

- On mènera aussi un projet portant sur le maintien en poste d'employés autochtones dans la fonction publique, afin de développer des options et un outil permettant une action concrète pour remédier à la situation.
- En plus de veiller à la mise en oeuvre et à l'administration efficaces du nouveau programme des Initiatives de mesures spéciales, la Direction mènera les activités suivantes; établissement de modèles de pontage pour les ministères; contribution à des initiatives de sensibilisation culturelle; communication de pratiques exemplaires; élargissement et accessibilité accrue de répertoires pour chaque groupe désigné; marketing des initiatives de mesures spéciales; établissement des priorités de l'année suivante.
- La Direction continuera d'apporter son appui aux ministères et aux organismes dans la mise en oeuvre des plans d'équité en emploi. D'ailleurs, le deuxième rapport annuel du Président s'inspirera des informations contenues dans les rapports de situation fournis par les ministères et les organismes pour décrire la situation globale du programme d'équité.
- Une révision des systèmes informatiques reliés à l'équité en emploi sera entreprise pour les adapter aux nouvelles réalités de ce programme et mener d'autres activités reliées aux besoins en information telles: l'identification des besoins minimaux d'information; la mise sur pied d'un interface facilitant l'accès aux données; l'interprétation et la vulgarisation des données.
- Un recensement des employés de la fonction publique sera effectué et les résultats seront analysés, afin de recueillir des données pertinentes sur les efforts déployés dans le domaine de l'équité en emploi, les taux de représentation des groupes désignés au sein de la fonction publique et l'ensemble des employés qui y évoluent.
- La Direction jouera un rôle actif dans l'inclusion du secteur équité en emploi au babillard électronique, Connexion RH, afin d'accroître l'échange de renseignements entre les ministères ainsi qu'entre les ministères et le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Pendant l'exercice de 1994-1995, la Direction mettra l'accent sur les projets d'envergure suivants:

- La Direction continuera d'identifier l'impact de la restructuration gouvernementale amorcée en juin 1993 sur les programmes des langues officielles et de l'équité en emploi et d'effectuer les ajustements nécessaires.

- Elle poursuivra la coordination générale de la mise en oeuvre par les institutions fédérales de la *Loi sur les langues officielles* et de la réglementation sur le service au public, ainsi que des politiques et les lignes directrices en matière de langues officielles.

- De plus, elle poursuivra son étude sur la formation linguistique en vue d'établir le niveau des besoins de ressources de Formation linguistique Canada pour les années à venir et de contribuer à la révision de son mandat et à l'élaboration des politiques connexes.

- Elle procédera, pour la dernière année, à la répartition équitable des ressources liées à la traduction en langues officielles entre les ministères. En effet, à partir du 1^{er} avril 1995, les ministères auront le choix du fournisseur de services de traduction. Le Bureau de la traduction fonctionnera alors à titre d'organisme de service spécial. La Direction analysera l'utilisation des enveloppes de mots pour modifier la base de ressources de mots en dollars, et en arriver à une entente avec les ministères sur la distribution des ressources financières et à une modification de la politique sur les services communs.

- La Direction modernisera ses systèmes d'information sur les langues officielles en réduisant les besoins d'information au minimum. De plus elle fournira une orientation fonctionnelle à la Direction de la politique administrative, afin que ces systèmes puissent dorénavant leurs données à même des sources déjà existantes couvrant l'ensemble de la fonction publique fédérale.

- Elle verra à ce que le programme des langues officielles soit intégré le plus possible à la gestion générale des programmes des institutions, notamment en matière de gestion des ressources humaines, de communications et de service au public.

- Pour ce qui est du programme d'équité en emploi, la Direction examinera diverses options quant à la possibilité de soumettre la fonction publique fédérale aux dispositions de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, régime qui s'applique déjà aux sociétés d'Etat et aux entreprises du secteur fédéral.

- À la suite des plaintes de discrimination déposées contre certains ministères et organismes par l'Assemblée des chefs du Manitoba, des protocoles d'entente sur la question autochtone seront signés par le Conseil du Trésor et les institutions visées.

- Un cours d'orientation sur l'équité en emploi sera mis sur pied (si la demande le justifie), afin qu'une formation structurée et uniforme soit offerte aux agents responsables du programme d'équité en emploi dans les ministères et les organismes.

- Un projet de recherche en vue de développer des moyens d'éliminer les obstacles à l'emploi de personnes ayant une déficience psychique sera également entrepris.

Les mêmes modifications législatives exigent du Président qu'il fasse rapport annuellement au Parlement sur l'équité en emploi dans la fonction publique fédérale. Le premier rapport a également présenté un survol de l'histoire de l'équité en emploi dans la fonction publique, ainsi que les faits saillants de 1992 et une description de quelques initiatives exemplaires.

De plus, une révision du mode de cueillette des données du Système de contrôle des ressources humaines (SCRH) a été effectuée dans l'esprit des modifications à la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Une révision de la méthode d'établissement des cibles d'équité en emploi, un des fondements de ce programme, a été complétée et les recommandations présentées ont été mises en oeuvre. De plus, des cibles révisées basées sur le recensement de 1991 ont été communiquées aux ministères et aux organismes fédéraux.

La Direction a poursuivi la collecte et l'analyse de données sur l'équité en emploi à l'échelle de la fonction publique fédérale et du Canada en général, dans le but de mettre à jour la situation du programme et des cibles d'équité en emploi. Les renseignements sont transmis aux ministères, aux cadres supérieurs et aux comités consultatifs. Ils figurent aussi dans le rapport annuel du Président.

De plus, la Direction a poursuivi l'élaboration du nouveau programme des Initiatives de mesures spéciales, remplaçant ainsi le Programme de mesures spéciales. Le nouveau programme doit contribuer de façon importante à l'atteinte des objectifs du programme d'équité en emploi et à la façon dont il est mis en oeuvre dans les ministères. La Direction a de plus collaboré à l'évaluation des projets-pilotes menés pour examiner de nouvelles approches et les mettre au point. Elle a aussi contribué à l'élaboration d'un «Cadre de travail pour une meilleure équité en emploi» dans la fonction publique actuelle. Ce document met l'accent sur la nécessité de maintenir l'engagement des participants face aux objectifs de l'équité en emploi et y présente une nouvelle approche. Il précise les rôles et les responsabilités que les organismes centraux et les ministères fédéraux doivent assumer.

La Direction a procédé à l'analyse des candidatures des prix du mérite d'équité en emploi. Le Président a ainsi honoré Énergie, Mines et Ressources pour le groupe des femmes et Affaires indiennes et du Nord pour les Autochtones.

La Direction a contribué à la mise au point d'un questionnaire de recensement qui sera administré à l'échelle de la fonction publique fédérale. Il s'agit du premier exercice du genre pour établir le profil des employés. L'analyse des données recueillies permettra d'obtenir des données plus précises, notamment sur les groupes désignés.

La *Payroll Tax Act* de 1993 des Territoires du Nord-Ouest nécessitait un examen détaillé et une mise en oeuvre graduelle des dispositions de cette loi.

Loi sur la réforme de la fonction publique (C-26) - Coordonnait la mise en oeuvre des dispositions relatives aux états de service et au statut d'exemption dans le système régional de rémunération.

Langues officielles et équité en emploi

En 1993-1994 les activités majeures de la Direction ont porté principalement sur deux secteurs soit: le suivi de la mise en oeuvre par les institutions fédérales des principes et des programmes relatifs aux langues officielles et à l'équité en emploi et la mise au point de leur cadre de responsabilité respectif.

Dans le contexte de la mise en oeuvre de la réglementation sur les service au public fourni dans les deux langues officielles, la Direction a coordonné l'identification par les institutions fédérales des bureaux et des services assujettis au Règlement.

Conformément au cadre de planification et de contrôle en langues officielles, dix ententes ont été signées entre le Conseil du Trésor et des institutions fédérales.

Un instrument d'auto-évaluation a été développé pour les sociétés d'Etat, dans le but de favoriser l'établissement d'un milieu de travail propice à l'utilisation des deux langues officielles. Il s'agit d'un questionnaire qui pourra être modifié pour répondre aux besoins spécifiques des ministères et des organismes.

Un examen des programmes de formation linguistique et de traduction a été entrepris dans le but d'en assurer l'efficacité maximale.

Quant au programme d'équité en emploi, la Direction a poursuivi des négociations dans le cadre du processus de conciliation destiné à résoudre les plaintes de discrimination déposées auprès de la Commission canadienne des droits de la personne par l'Assemblée des chefs du Manitoba à l'endroit de ministères et organismes fédéraux. Parallèlement à ce processus, la Direction a fourni avis et appui à plusieurs des institutions en cause.

La Direction a continué à consulter et à fournir l'appui nécessaire à des groupes représentant les principaux intervenants en équité d'emploi, soit les quatre groupes consultatifs du Secrétaire (pour les minorités visibles, les autochtones, les personnes handicapées et les femmes), le Comité consultatif externe du Président sur l'équité en emploi, le Conseil des sous-ministres sur l'équité en emploi et le Comité de sous-ministres adjoints sur l'équité en emploi. Elle a de plus contribué à la production de plusieurs rapports et études de cas pour publiciser les pratiques exemplaires, notamment en s'inspirant du secteur privé.

La Direction a aussi poursuivi la révision des politiques et des lignes directrices d'équité en emploi afin de les rendre conformes à l'esprit de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, telle que modifiée par *Loi sur la réforme de la fonction publique* et à en assurer une large diffusion. Conformément aux récents changements apportés à cette même législation, La Direction a également émis des directives concernant l'élaboration des plans annuels ministériels relatifs à l'équité en emploi.

Pour trouver les moyens rentables et opportuns de restructurer l'emploi dans la fonction publique, on élaborera et on mettra en oeuvre des mécanismes prévoyant une plus grande marge de manoeuvre pour harmoniser les tâches à exécuter et le personnel compétent disponible.

Analyse et recherche: En ce qui concerne la question de l'adéquation entre le travail et les employé(e)s disponibles, on continuera à analyser l'emploi et la démographie de la Fonction publique. Les études se concentreront sur la productivité des fonctionnaires, surtout dans les fonctions de services généraux et de livraison de service. Une recherche sera entreprise sur les mécanismes d'ajustement de l'emploi, de façon à optimiser le mélange de qualifications disponibles pour la livraison de services. La Division continuera à développer et à maintenir une évaluation des coûts des initiatives liées à la gestion des personnes, et continuera sa surveillance des comparaisons de rémunération parmi les diverses composantes de la main-d'oeuvre fédérale. Des éléments de mesure du rendement en matière de gestion des ressources humaines seront élaborés. Une comparaison des caractéristiques de formation et d'expérience entre les fonctionnaires et le secteur privé sera effectuée.

Services de consultation: Nous avons continué de donner des conseils aux ministères sur l'élaboration, la mise en oeuvre et l'administration des programmes de classification, y compris l'interprétation des politiques et des normes en matière de classification, et de fournir des services spécialisés, comme l'appariement des emplois, aux employeurs de l'extérieur.

Interprétation et mise en oeuvre des dispositions du principe de la parité salariale: Le Tribunal des droits de la personne examinant les plaintes dénonçant une situation de disparité salariale fondée sur le sexe dans la fonction publique tient présentement des audiences. Les plaintes ont été déposées auprès de la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) au nom d'environ 80 000 employé(e)s dans neuf groupes occupationnels à prédominance féminine. Le Tribunal compte rendre une décision en 1995. De plus, la CCDP enquête présentement une série d'autres plaintes présentées par des personnes ou par des groupes. Celles-ci sont présentement à l'étude avec le concours des ministères visés.

Administration de la paye: Le Système de rémunération de la fonction publique (SRFP) est, au sein du SCT, le point de convergence où se résolvent les questions qui ont trait à la fonctionnalité, à l'obligation de rendre compte en matière de projets, aux mécanismes de configuration et à l'infrastructure, en collaboration avec le bureau des projets de TPSSGC. Le SCT et TPSSGC ont mis au point un protocole d'entente qui établit des mécanismes de gestion de la fonctionnalité, de l'obligation de rendre compte en matière de projets et de résolution de problèmes de fonctionnalité relativement au SRFP. Est aussi assurée la coordination du soutien qu'apporte le DPRH à la définition des règles de rémunération au cours de l'étape de la construction du projet.

Restructuration de la rémunération et des avantages sociaux. La Direction continuera de participer à la planification et à la réalisation des initiatives de restructuration de la rémunération et des avantages sociaux et appuiera cette mesure; elle procédera à un lancement ordonné des initiatives de restructuration conformément aux exigences opérationnelles et de mise en oeuvre du SRFP, et assurera une communication adéquate avec la collectivité de la rémunération.

Transposition au groupe GE - Le secrétariat coordonnera l'élaboration d'un processus automatisé pour une future opération de transposition au groupe GE. Cela réduira considérablement la charge de travail des spécialistes de la rémunération.

Le Programme de congé d'études et de remplacement COOP (ETCO) continue d'aider les employés subalternes à acquérir les qualités nécessaires pour obtenir de l'avancement dans le domaine des finances et d'offrir aux étudiants COOP des occasions précieuses d'acquérir de l'expérience. Cette année, le Programme a aussi englobé la collectivité du personnel. En tout, cette année, 24 autres employés des collectivités des finances et du personnel ont pu prendre un congé d'études.

De concert avec les ministères, des activités de perfectionnement professionnel et d'apprentissage continue ont été offertes selon toute une gamme de méthodes: des séances d'apprentissage portant sur des questions de gestion d'actualité et la conception de programmes de formation théoriques, à jour, en gestion financière; la promotion des cours mis au point par les ministères; la formation assistée par ordinateur et l'auto-apprentissage ainsi que l'appui aux efforts des associations professionnelles.

Le perfectionnement et l'avancement au sein des collectivités a été promu en faisant connaître les programmes et les activités d'affection et de renouvellement du personnel de direction: le Service de couragage a su répondre à la demande permanente de débouchés de perfectionnement et d'options souples d'affectation; le volet Renouvellement stratégique du personnel de direction, par la coordination des travaux des comités consultatifs supérieurs et la liaison avec la CFP, divers centres de décision du SCT et d'autres ministères.

Comme point de contact au gouvernement, nous aidons les collectivités fonctionnelles à régler les questions fondamentales qui les préoccupent:

- 1) à l'échelle des collectivités, la coordination de l'examen de la norme de sélection des agents financiers afin d'assurer qu'elle satisfaisait toujours aux besoins de l'heure;
- 2) Un groupe interministériel de cadres supérieurs chargés des fonctions intégrées fut créé afin qu'ils discutent de leurs préoccupations et priorités communes en matière de gestion des ressources humaines et qu'ils examinent les possibilités de partager des solutions;

- 3) La formation de groupes de discussion à l'intention des femmes faisant carrière dans le domaine des finances afin de déceler les obstacles à leur avancement professionnel, de relever les préoccupations et de formuler des recommandations pertinentes. La population cible était les femmes occupant des postes aux niveaux de la relève du personnel de direction. Un rapport a été publié comprenant des mesures recommandées à l'intention de la collectivité des finances, du Groupe du perfectionnement professionnel et des femmes elles-mêmes.

Restructuration de l'emploi dans la fonction publique: La Directive sur le réaménagement des effectifs concernant la sécurité d'emploi dans la fonction publique, doit être renégociée avec les syndicats dans le cadre du processus de révision triennale du Conseil national mixte d'ici le 31 mars 1994. Des discussions préliminaires ont eu lieu entre les mois d'octobre et de décembre sur des sujets tels que la situation financière actuelle, la restructuration, le recyclage et le système d'administration des priorités. La Directive restera en vigueur jusqu'à ce qu'une nouvelle directive soit négociée. Le SCT tentera d'obtenir une certaine flexibilité de la Directive conformément aux buts de maximiser la sécurité d'emploi dans un contexte de restriction budgétaire.

de dollars. Il existe toute une gamme d'initiatives visant à récompenser l'initiative. Le Secrétariat et le Conseil de perfectionnement des ressources humaines, soucieux de faciliter et d'appuyer le renouveau de la fonction publique grâce à l'innovation et à l'amélioration du rendement, examinent les programmes de reconnaissance du mérite et d'encouragement actuellement en place.

Planification et perfectionnement des ressources humaines: La Loi sur la réforme de la

fonction publique a reçu la sanction royale le 17 décembre 1992 et des articles de la loi ont été proclamés au cours de 1993. En vue de leur mise en oeuvre, la Direction a offert une formation aux spécialistes et aux gestionnaires du personnel et en a assuré la coordination. En outre, des ajustements liés à la procédure et à la politique ont été apportés au besoin pour veiller à ce que les modifications législatives soient bien appliquées. Par suite de l'adoption de la loi, le Conseil du Trésor a maintenant la responsabilité de diriger les gestionnaires de la fonction publique en ce qui touche le déploiement des employés à de nouveaux postes de même niveau de responsabilité. En conséquence, le Conseil du Trésor a publié une politique de déploiement pour guider les gestionnaires dans cette activité.

Dans le domaine de la formation et du perfectionnement, le Conseil de perfectionnement des ressources humaines a approuvé le document *Politique et pratiques de mise en oeuvre en matière de perfectionnement des superviseurs, des gestionnaires et des cadres supérieurs de la fonction publique du Canada*, qui a été ensuite publié. La politique prévoit que les ministères doivent établir un cadre de perfectionnement professionnel pour les postes de ces niveaux et déterminer des exigences de formation en direction et en gestion.

La capacité de consulter des clients internes et externes est une exigence d'emploi pour nombre de fonctionnaires. Afin d'aider les gestionnaires de la fonction publique à fournir la formation appropriée à leurs employés dans ce domaine, la Direction et plusieurs ministères ont produit l'*Analyse des besoins en formation liés aux techniques de consultation*, qui présente une méthodologie pour l'analyse des besoins en formation liés aux techniques de consultation.

La Direction a participé à l'établissement et à la coordination du Forum sur l'efficacité au travers des alliances (FETA). L'objet de ce réseau est d'établir des partenariats entre les ministères sur des thèmes divers liés à la formation, comme la gestion du changement par exemple. De plus, la Direction a créé le Réseau de l'apprentissage, un réseau de cadres supérieurs qui inventorient les techniques et les outils d'apprentissage afin d'aider les ministères à gérer des activités de changement d'envergure, comme les réorganisations de l'administration.

Perfectionnement professionnel: Dans le cadre d'une réunion en juin dernier, les 350 diplômés du Programme de recrutement et de perfectionnement des agents financiers et des vérificateurs internes (RPAF-RPVI) ont souligné les 15 années d'existence du Programme. Cette année, on a élargi le volet perfectionnement en mettant à l'essai des affectations interfonctionnelles et opérationnelles. Malgré la restructuration et la réorganisation qui ont eu lieu au gouvernement, le Programme a pu placer 32 nouvelles recrues cette année encore.

Projets de reconception de l'information automatisée sur les postes: le travail se poursuit sur la reconception des systèmes de collecte automatisée des données sur les postes.

Forum 94: Avec le consentement unanime de tous les syndicats, le Forum se poursuivra en 1994. Son but est de fournir aux syndicats des renseignements et des mises à jour sur les activités de la fonction publique, et de donner aux syndicats l'occasion de faire entendre leurs points de vue et leurs préoccupations.

Réforme des pensions: L'approbation des règlements requis afin que puissent entrer en vigueur les dispositions suivantes du projet de loi C-55, loi sur la réforme des pensions de la Fonction publique

- participation des employés à temps partiel au régime de retraite
- programme de retraite anticipée pour les employés des services opérationnels du service correctionnel du Canada
- partage des prestations de retraite après la dissolution du mariage (*Loi sur le partage des prestations de retraite*)
- prestations de survie pour les époux dont le mariage a eu lieu après la retraite
- respect de la *Loi de l'impôt sur le revenu* en ce qui a trait aux régimes de pensions agréés

Le comité consultatif sur la *Loi sur la pension de la Fonction publique*, doit compléter l'étude des éléments fondamentaux des principaux régimes de pensions du secteur public (la gestion des régimes, le partage des coûts, le taux de rendement crédité aux fonds de pension). Les syndicats, les cadres de la Fonction publique, et les retraités sont représentés au sein du comité consultatif.

Les inventaires des compétences dans la fonction publique: Le comité consultatif sur le perfectionnement des ressources humaines a commandé une étude sur les inventaires des compétences qui sont utilisées ou en train d'être élaborés dans les divers ministères et les compagnies qui donnent un service ou offrent un produit dans ce domaine. On est en train de préparer un rapport final. Un FORUM pour échanger les pratiques et des expériences est planifié pour le printemps. Nous ferons des études de cas pour déterminer comment les inventaires des compétences sont utilisés dans les ministères.

Programme de récompenses des inventeurs et des innovateurs: En 1993, le Conseil du trésor a mis en place le Programme de récompenses des inventeurs et des innovateurs, une politique qui incite les inventeurs du secteur des sciences et de la technologie de la fonction publique à s'occuper d'encourager dans les laboratoires de l'Etat, une collaboration active avec le secteur industriel canadien.

Programme de primes à l'initiative : Compte tenu du climat d'austérité budgétaire permanent, les ministères ont pour défi constant de maintenir le niveau de motivation de leurs employés. C'est pourquoi il est extrêmement important de reconnaître adéquatement les réalisations de ces derniers. Non seulement les ministères ont mis en place des mécanismes, officiels et officieux, pour souligner les réalisations de leurs employés, mais encore ils sont encouragés à les améliorer et à les élargir. En 1992-1993, dans le cadre du Régime de primes à l'initiative, on a souligné les réalisations des employés qui avaient réussi à faire économiser au gouvernement plus de 10 millions

Bien que la fonction publique contribue à la réduction du déficit par la loi sur les restrictions salariales, cela n'a pas empêché le gouvernement d'agir en bon employeur. Ainsi, des initiatives visant à encourager un dialogue amélioré entre la gestion et la main-d'œuvre sont entreprises dans une variété de tribunes incluant une meilleure compréhension et une plus grande participation au processus du Conseil national mixte et Forum 94 - ces initiatives se continueront au cours de la prochaine période financière.

Des stratégies sont établies en vue de la reprise de la négociation collective, car des groupes commencent à ne plus être touchés par les mesures de restriction imposées aux termes du projet de loi C-113. Trente groupes seront en mesure de négocier en 1994 et au premier trimestre de 1995. Trente-quatre autres groupes seront aussi en mesure de négocier aux deuxième et troisième trimestres de 1995. Aussi, des taux devront être négociés pour les nouvelles structures de rémunération et les transpositions si le Système de classification universel est mis en œuvre au cours de la même période. L'importante restructuration des ministères posera des défis sur les plans de la négociation collective et de l'administration des conventions collectives dans le cadre des rapports avec les nouvelles organisations.

La Direction de la politique des ressources humaines examine un certain nombre d'éléments qui permettront aux gestionnaires et aux employés de fonctionner plus facilement dans un contexte d'instabilité permanente. Pour ce faire, il faut miser sur l'excellence de la fonction publique afin de promouvoir l'adaptabilité de la main-d'œuvre à long terme et l'amélioration permanente des pratiques de gestion. Il faut continuer à miser sur les principes de la gestion véhiculés dans Fonction publique 2000, c'est-à-dire l'habilitation des employés, l'investissement dans l'apprentissage et la responsabilisation à l'égard des résultats.

Cessations non disciplinaires : Les cessations d'emploi et les rétrogradations aux termes de l'article 11 (2g) de la Loi sur la gestion des finances publiques sont maintenant faire l'objet de griefs et peuvent être soumises à l'arbitrage aux termes de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Nous nous occuperons des fonctions de l'employeur dans ces renvois en arbitrage.

Examen des politiques du Conseil national mixte: Quatre politiques seront examinées au cours de l'exercice 1994-1995 : Refus de travailler, substances dangereuses, premiers soins et postes isolés. Les travaux se poursuivront au sujet de l'élaboration d'un règlement sur la plongée et nous prévoyons commencer à examiner le Règlement sur les premiers soins et le Règlement sur les chaudères et les réservoirs sous pression. De plus, nous participerons à un examen de la partie II (Sécurité et santé) du Code du travail du Canada, examen qui entraînera des modifications législatives.

Conseil national mixte: Des méthodes plus efficaces de communication de l'information, aussi bien verbalement qu'électroniquement, aux ministères, sont actuellement élaborées. Des plans de formation sont établis pour renseigner aussi bien les participants au CNM que les utilisateurs des services. Nous avons l'intention d'accroître la présence et le rôle de la partie patronale grâce à la tenue de rencontres avec les parties intéressées afin de favoriser l'établissement d'une collectivité de la «partie patronale».

Formation et accréditation des spécialistes de la classification: L'examen et, le cas échéant, la refonte des programmes de formation des spécialistes de la classification se poursuivent.

En 1994-1995, 31 p. 100 des sommes et 32 p. 100 des effectifs affectés au programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique sont consacrés à l'activité de gestion du personnel.

Tableau 4: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses			Prévu		
1994-1995			1993-1994		
			Réal		
	\$	ETP	\$	ETP	\$
Politique des ressources humaines	20 776	239	21 682	247	22 996
Langues officielles et équité en emploi	6 008	60	6 636	61	6 511
(Articles non requis)	-	-	-	-	4 049
	26 784	299	28 318	308	33 556
					345

* L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime

des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du CT sur l'utilisation des ressources humaines.

L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

La structure et le niveau des ressources de cette activité ont changé par rapport à l'an dernier dû à la réorganisation et l'intégration du Bureau du contrôleur général. Les montants relatifs aux années précédentes ont été rajustés aux fins de comparaison.

Les coûts liés au personnel représentent 74 p. 100 des dépenses totales consacrées à l'activité. Voici d'autres domaines qui ont nécessité des débours importants: services professionnels et spéciaux, 18 p. 100 et transports et communications, 3 p. 100.

Données sur le rendement et justification des ressources

Politique des ressources humaines

La qualité des pratiques de gestion des ressources humaines de la fonction publique et de sa main-d'œuvre sont les principaux indicateurs de l'efficacité de la Direction de la politique des ressources humaines. Des politiques utiles à la gestion des ressources humaines sont essentielles à la prestation de services rentables au public canadien.

L'adaptabilité de la main-d'œuvre est un thème unificateur regroupant les politiques qui amèneront les ministères à adapter leur main-d'œuvre aux réalités d'un environnement changeant et exigeant. Elle influe tant sur la qualité que sur la quantité. La réponse aux demandes des années 90 se retrouve dans un cadre de gestion dynamique. La simplification de la classification et la réforme des pensions sont aussi d'importants éléments d'une stratégie visant à améliorer la situation de la main-d'œuvre.

B. Gestion du personnel

Objectif

Élaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes en matière de ressources humaines et de langues officielles ainsi que les conditions d'emploi. Ces activités sont entreprises afin de permettre aux gestionnaires de gérer les ressources humaines requises pour exécuter les programmes gouvernementaux, et favoriser des relations efficaces entre l'employeur et les employés dans la fonction publique.

Description

Cette activité est partagée entre deux directions. Chaque direction est dirigée par un sous-secrétaire qui relève directement du Secrétaire-Contrôleur général du Conseil du Trésor. L'activité compte deux sous-activités, chacune étant confiée à une direction.

Politique sur les ressources humaines: Cette sous-activité relève de la Direction de la politique des ressources humaines qui a pour mission d'orienter la gestion des ressources humaines dans la fonction publique. Pour être en mesure d'offrir des services aux Canadiens et aux Canadiennes, les ministères ont absolument besoin de politiques et de formalités efficaces en matière de ressources humaines et de relations de travail. Les éléments clés d'un cadre de gestion des ressources humaines sont la rémunération et les avantages sociaux, la classification, la gestion du groupe de la gestion et des groupes exclus, les relations de travail, les pratiques de gestion et l'adaptation, la restructuration de l'emploi, les mécanismes de transferts et les autres modes d'exécution des programmes.

Langues officielles et équité en emploi: La Direction des langues officielles et de l'équité en emploi fournit l'orientation et la coordination stratégiques à l'appui du programme des langues officielles pour les institutions fédérales et du programme de l'équité en emploi pour la fonction publique fédérale.

Pour les langues officielles, son mandat couvre le service au public, la langue de travail et la participation des Canadiens d'expression française et d'expression anglaise. Pour ce qui est de l'équité en emploi, elle veille à la représentation et à la participation équitables des membres des quatre groupes désignés (les minorités visibles, les autochtones, les personnes handicapées et les femmes) proportionnellement à leur présence dans la population active. De plus, elle établit les stratégies relatives aux cibles d'équité en emploi. Elle élabore et communique les politiques et les programmes ayant trait aux langues officielles et à l'équité en emploi, et fournit les interprétations et l'appui requis. La Direction détermine les besoins en information reliés aux deux programmes, assure que les systèmes d'information requis sont opérationnels et interprète les statistiques s'y référant. Elle est aussi responsable de la surveillance de la mise en oeuvre efficace des programmes, des consultations auprès des ministères et des organismes, et de la production d'un rapport annuel au Parlement sur chacun des programmes.

- la préparation en temps opportun des budgets des dépenses principal et supplémentaire et l'appui du rôle du gouvernement dans le processus d'établissement des crédits;
- la formulation de recommandations sur l'affectation ou la réaffectation des ressources aux programmes gouvernementaux conformément aux priorités établies du gouvernement, y compris la réduction du déficit;
- la formulation de recommandations sur les changements dans la conception des mécanismes d'exécution des programmes, y compris d'autres moyens de les exécuter, par exemple au moyen de partenariats, de la cession et de la privatisation;
- la prestation de conseils stratégiques au président en qualité de membre du Cabinet au sujet des nouvelles initiatives, des améliorations visant les programmes existants, de la planification des dépenses et du contrôle du déficit;
- la prestation de conseils au président et au Conseil du Trésor sur l'affectation des réserves établies au début de 1994-1995 en prévision des dépenses supplémentaires en vue de répondre aux besoins urgents et aux priorités nouvelles ou futures du gouvernement;
- la réalisation de projets pilotes afin d'évaluer les coûts et les avantages liés à l'application élargie du concept du budget unique de fonctionnement en vue d'encourager davantage les bonnes pratiques de gestion.
- le repérage des possibilités d'instaurer des frais d'utilisation fondés sur des principes de justice et d'équité et de saines pratiques de gestion;
- la fourniture d'aide et de conseils aux ministères réorganisés afin de déterminer la structure et l'agencement pertinents des services d'exécution des programmes conformes à leur nouveau mandat;
- la tenue à jour et l'amélioration du cadre législatif et stratégique de la gestion et du contrôle des opérations financières en formulant des recommandations au président et au Conseil du Trésor sur les changements rentables nécessaires pour renforcer ou améliorer les politiques, les systèmes et les procédures actuels de gestion et de contrôle financiers ainsi que de gestion de la trésorerie;
- la participation à la préparation des comptes publics pour la signature du contrôleur général du Canada;
- l'adoption et l'encouragement d'initiatives rentables de gestion de la trésorerie par les ministères et organismes;
- la collaboration avec les ministères et organismes en vue de la poursuite des travaux portant sur l'élaboration des normes de service.

Contrôle: fournit des conseils et formule des recommandations sur les questions relatives à la gestion et au contrôle financiers de l'Etat, y compris les autorisations financières, les pratiques comptables et les rapports financiers de l'Etat, la gestion de la trésorerie et les politiques d'établissement des coûts et de comptabilité analytique.

Sociétés d'Etat et privatisation: offre un service commun au Secrétariat du Conseil du Trésor et au ministère des Finances. À cette fin, analyse les besoins financiers des sociétés d'Etat et l'évolution des politiques et de la législation visant ces sociétés et d'autres coparticipations du gouvernement du Canada, y compris la préparation d'un rapport annuel à l'intention du Parlement, des analyses et des conseils sur les initiatives de privatisation fédérales et assure la privatisation des sociétés d'Etat et des biens de l'administration fédérales.

Gestion: Comprend le bureau du sous-secrétaire, lequel fournit des directives, coordonne les activités de la direction, et finance le coût des initiatives centrales touchant la formation et le perfectionnement et les affectations dans le cadre d'Échanges Canada.

Sommaire des ressources

En 1994-1995, 19 p. 100 des sommes et 20 p. 100 des effectifs affectés au programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique ont été consacrés à l'activité de gestion des dépenses.

Tableau 3: Sommaire des ressources de l'activité

Budget des dépenses		1993-1994		1992-1993	
	(en milliers de dollars)	Prévu	Réel		
Analyse des programmes	5 225	5 252	64	4 957	63
Co-ordination des dépenses	3 699	40	3 946	46	3 510
Contrôle	3 179	33	3 398	36	3 068
Sociétés d'Etat et privatisation	3 021	39	3 604	44	3 828
Gestion	1 033	6	1 121	9	1 475
	16 157	184	17 321	199	16 838
					209

* L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du CT sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

Note: La structure et le niveau des ressources pour l'activité ont changé par rapport à l'an dernier dû à la réorganisation, l'intégration du Bureau du contrôleur général et la Direction de la privatisation du ministère des Finances. Les montants relatifs aux années précédentes ont été rajustés aux fins de comparaison.

Les coûts liés au personnel représentent 85 p. 100 des dépenses totales consacrées aux activités.

A. Gestion des dépenses

Objectif

Elaborer et communiquer les politiques ayant trait à la gestion des dépenses, aux finances et à la comptabilité; assurer le leadership, l'orientation et des conseils touchant les questions propres à la fonction de contrôleur, à l'intention des ministères et organismes. Fournir des recommandations à l'administration fédérale, à partir d'une analyse des plans et programmes du Ministère, pour qu'elle accepte ou modifie des propositions particulières relatives aux dépenses, afin:

- de tenir compte des priorités que le gouvernement attribue aux objectifs;
- d'accroître l'efficacité des programmes actuels et des programmes proposés;
- d'utiliser de façon plus efficace les ressources financières, les installations, l'équipement, le matériel et les fournitures destinés à l'exécution des programmes;
- d'établir le Budget des dépenses à faire approuver par le Parlement.

Description

Cette activité incombe à la Direction des programmes, qui est dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du Secrétaire-Contrôleur général du Conseil du Trésor. Cette activité comprend cinq sous-activités.

Analyse des programmes: analyse les exigences des politiques et des programmes et examine les plans opérationnels plurianuels afin de conseiller le Conseil du Trésor au sujet de la répartition des ressources; communique aux ministères et aux organismes les politiques, directives et décisions émanant du Conseil du Trésor qui influent sur l'utilisation et le niveau des ressources.

Coordination des dépenses: fournit un soutien technique au personnel de la direction et des instructions aux ministères au sujet de la préparation des plans opérationnels plurianuels, des présentations relatives au Budget des dépenses et de la partie III du Budget des dépenses et publie le *Budget des dépenses principal* et le *Budget des dépenses supplémentaire*. Tiennent également à jour le compte des dépenses prévues de l'Etat; fournit des conseils au sujet des questions liées aux dépenses touchant l'ensemble de l'administration fédérale, y compris l'élaboration de nouvelles politiques dans les secteurs de la gestion des dépenses, des cadres et des initiatives de gestion innovatrice, et analyse les dépenses de l'Etat.

Initiatives achevées

Réseau d'analyse et de recherche pour la connectivité des ressources humaines:

Connexions RH est un service de renseignements sur les ressources humaines auquel ont accès tous les fonctionnaires du gouvernement du Canada partout au pays. Il a pour objectif principal de relier sur un seul réseau électronique les «réseaux humains» de la collectivité des ressources humaines afin de rendre plus accessibles les analyses, pratiques et renseignements et de favoriser le partage et l'échange de nouvelles initiatives et de nouveaux projets dans la collectivité des ressources humaines. Il est accessible à tous les usagers via modem (communication directe ou DATAPAC) et le Réseau d'Information des Cadres Supérieurs (RICS). Il a été développé sous l'égide du Conseil du perfectionnement des ressources humaines. Le SCT continuera de participer à la gestion et à l'amélioration du contenu et des aspects techniques.

Renouvellement du Conseil national mixte (CNM): Le président du Conseil du Trésor, ainsi que les parties patronale et syndicale du CNM, ont convenu d'examiner la constitution et les règlements du Conseil. Cet examen est maintenant achevé et la constitution et les règlements modifiés seront bientôt présentés pour être approuvés par décret. La constitution et les règlements modifiés reflètent l'intérêt que le gouvernement continue d'accorder à des mesures qui favorisent la consultation, la productivité et la souplesse dans une fonction publique davantage axée sur les gens et les services.

Examen des politiques du CNM: L'examen de la politique sur le service extérieur est terminé. Les politiques sur le matériel de protection personnel, la maintenance des matériaux et l'utilisation des véhicules automobiles font présentement l'objet d'un examen.

Stratégies axées sur les personnes (Regard sur la fonction publique de l'an 2000): On a élaboré un cadre stratégique pour orienter les activités de la fonction publique en vue de la mise en oeuvre des ressources humaines et dans l'ensemble de la fonction publique en matière de ressources humaines. Mesures préconisées par FP2000

Réforme des biens immobiliers: On a terminé en 1993-1994 des enquêtes et des analyses exhaustives sur les biens fonciers fédéraux importants dans les trois dernières régions. L'enquête plurianuelle sur les biens immobiliers fédéraux est maintenant terminée. À l'avenir, les enquêtes et les mises à jour des renseignements seront effectuées au fur et à mesure des besoins.

Gestion de l'information commune à l'échelle de l'administration fédérale: En 1991-1992, on a lancé un projet pour améliorer la gestion de l'information commune (GIC) à l'échelle de l'administration fédérale. La GIC comprend deux volets complémentaires, l'un est l'application des domaines fonctionnels et établira des politiques et des normes d'information à l'échelle de l'administration fédérale. En 1991-1992, plusieurs mesures ont été prises, comme l'établissement d'un cadre concernant les initiatives liées à la GIC. La fonction d'intégration ministérielle a été terminée et approuvée par les ministères et sa mise en application a commencé; l'établissement et la gestion stratégiques du fonds de données communes de la GIC se poursuivent.

Une programme a été entrepris, conjointement avec les ministères, dans le but de développer des produits communs en information qui bénéficieront à tous et éviteront les travaux individuels à chaque ministère.

Rendement des systèmes financiers et administratifs: Les technologies et méthodes novatrices permettent de réduire les coûts. La direction continuera de promouvoir le partage des connaissances au sujet de la mise en oeuvre des systèmes financiers dans les ministères et de simplifier d'autres systèmes et procédés administratifs. Ces initiatives visent à améliorer la rentabilité des systèmes intégrés et ministériels de gestion financière et les systèmes administratifs et à réduire les risques inhérents à leur mise en oeuvre. En 1991-1992, le BCG a dressé le devis du budget des traitements et des systèmes de prévision nécessaires à la gestion de l'enveloppe salariale établie par le budget de février 1991. Il a fourni des renseignements sur les systèmes automatisés et a fait des démonstrations aux ministères intéressés. Il a diffusé des critères communs révisés d'évaluation. Il a publié d'autres modules du Manuel des Systèmes de gestion financière (SGF) et a poursuivi le programme de colloques régionaux sur la stratégie d'information financière.

Le Conseil du nouveau administratif (CRA), un conseil interministériel, a été créé pour simplifier les processus et systèmes administratifs. Il s'est réuni à plusieurs reprises pour cerner les moyens d'améliorer le soutien administratif aux programmes destinés au public et tirer parti des techniques et méthodes novatrices pour réduire les coûts.

Stratégie de renseignements sur les employés: En juin 1993, on a terminé un projet visant à décrire et à documenter les fonctions et les besoins d'information dans le domaine de l'administration du personnel. Des modèles formels et rigoureux ont été établis à l'aide des techniques actuelles d'établissement de modèles. Ils ont donné naissance à un outil de référence qui a été appliqué pour les examens de l'organisation et de l'administration dans les ministères et les études sur la conception des systèmes. Certains ministères ont fait savoir que l'utilisation du modèle dont ils disposaient leur a fait réaliser des économies importantes. Un deuxième ouvrage a été publié en octobre et donne des renseignements sur presque 2 000 définitions de données.

Identification des employés: Le projet visant à supprimer le numéro d'assurance sociale des dossier personnels des fonctionnaires fédéraux sera mené à terme. Il a été lancé en 1988 par le gouvernement pour répondre au rapport *Open and Shut* d'un comité parlementaire. Le numéro d'assurance sociale sera réservé aux utilisations autorisées par la loi; un numéro unique a été établi pour identifier les personnes au service de la fonction publique. On a adopté des identificateurs distincts pour communiquer l'information aux tiers (banques, gestionnaires des régimes d'assurance, agents négociateurs) de sorte que le nouveau numéro ne servira qu'aux fins internes.

Nous avons évalué la gestion des programmes de classification des ministères et transmis les résultats de cette évaluation aux sous-ministres pour la période ayant pris fin le 31 décembre 1992. Nous avons mis au point des critères pour la période d'évaluation de 1993 en tenant compte des exercices de conversion à forte intensité de ressources dans lesquels sont engagés les ministères ainsi que du caractère transitoire de ces critères. Nous avons également travaillé à l'élaboration d'un cadre de responsabilisation révisé pour la classification, qui fera partie du cadre global de la gestion des ressources humaines. Le Secrétariat a décidé de suspendre temporairement les examens détaillés des décisions en matière de classification au cours de la période de transition au nouveau système de classification.

Langues officielles: À la suite de l'adoption et de la publication du règlement sur les langues officielles dans la prestation des services au public en janvier 1992, la majeure partie des

dispositions est entrée en vigueur le 16 décembre 1992. D'autres dispositions touchant notamment le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest entreront en vigueur le 16 décembre 1993; finalement les dernières dispositions, concernant par exemple les opérations de recherche et de sauvetage, devront être mises en oeuvre le 16 décembre 1994.

Gestion administrative

Gestion de la qualité: On a encouragé les bonnes pratiques de gestion de la façon suivante:

déterminer et diffuser la prestation exemplaire pour l'amélioration des services ou la réduction des coûts; appuyer les pratiques interministérielles; conseiller les ministères sur la façon d'incorporer des approches alternatives aux réseaux de service mettant l'accent sur les services de qualité au public; et encourager toute initiative visant à célébrer l'excellence.

Gestion, systèmes et techniques de l'information

Renseignements financiers à l'échelle de l'administration fédérale: La direction poursuit la mise en application entreprise par l'ancien bureau du contrôleur général (BCG) d'une stratégie d'information financière approfondie (SIF) pour l'administration fédérale. Grâce à la

rationalisation des méthodes administratives et à l'application de technologies de pointe, la SIF améliorera l'accès à des renseignements financiers pertinents et à jour à travers toute l'administration fédérale. En 1989-1990, le BCG et le ministère de l'Approvisionnement et Services ont défini les exigences sur le plan de l'information, les rôles et les responsabilités en matière de gestion des renseignements financiers et les règles régissant la collecte et l'utilisation des renseignements financiers. En 1990-1991, le BCG a amélioré les infrastructures de gestion et des systèmes avec l'aide du ministère des Approvisionnements et Services, des ministères axiaux et d'autres organismes centraux. En 1991-1992, le BCG a terminé l'évaluation des répercussions de la SIF sur les ministères et les organismes. Les ministères ont examiné et accepté la recommandation de l'étude visant le raffinement de la stratégie et sa mise en application. En outre, le BCG a adopté des solutions rapides pour répondre aux besoins d'information financière des utilisateurs principaux et a dressé un cadre de contrôle global pour l'élaboration des systèmes financiers centraux.

Parmi les initiatives pour 1993-1994 mentionnons un examen de la SIF et sa mise en

oeuvre en tenant compte du contexte actuel et la poursuite des travaux liés à la mise au point du SMFC et d'un système central d'information financière nouveau ou modifié.

série de rajustements partiales visant à rectifier la disparité salariale entre les groupes

professionnels à prédominance féminine et ceux à prédominance masculine effectuant des fonctions équivalentes. Malgré ces mesures correctives, l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC) et l'Institut professionnel de la Fonction publique du Canada (IPFPC) ont déposé des plaintes auprès de la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) dénonçant une situation de disparité salariale fondée sur le sexe. Au terme d'une enquête de huit mois, la CCDP a renvoyé le dossier à un Tribunal des droits de la personne. Les audiences du Tribunal, qui commenceront formellement en septembre 1991, se poursuivront toujours après plus de 170 jours d'audiences. La CCDP vient tout juste de terminer la présentation de son cas en direct. L'IPFPC a commencé à présenter sa version des faits en octobre 1993 et prévoit conclure en janvier 1994. L'AFPC suivra ensuite et sa cause devrait prendre plusieurs mois. Une fois l'AFPC terminée, le Conseil du Trésor prévoit avoir suffisamment de preuve en évidence pour être en position de présenter ses soumissions sur le bien-fondé des plaintes. Le Tribunal des droits de la personne compte rendre une décision en 1995.

Politique sur le télétravail: En collaboration avec les ministères, on élabore des critères d'évaluation de la politique qui a été mise à l'essai. Plus tard au cours de l'année, on examinera la politique.

Projets concernant la gestion des ressources humaines: En 1992-1993, le Comité de direction du Conseil de perfectionnement des ressources humaines sur la formation et le perfectionnement a déterminé les orientations stratégiques et les principes à la base de l'apprentissage permanent au sein de la fonction publique. Ils serviront de fondements à la politique et au cadre de l'apprentissage permanent qui seront publiés à la fin de 1993-1994.

Un procédé maintenant à un examen approfondi des programmes de perfectionnement comme Échanges Canada, Cours et affectations de perfectionnement, le Programme de formation en gestion et les programmes d'échanges de gouvernement afin de garantir qu'ils reflètent le contexte actuel de renouvellement de la fonction publique.

Est également en cours une étude de faisabilité sur un système d'inscription en direct à des cours de formation destinés à tous les fonctionnaires, qui vise à déterminer si un tel système pourrait accroître l'efficacité, réduire les coûts et éviter le double emploi.

L'année prochaine, la Direction a l'intention de mettre l'accent sur la gestion du rendement. Seront bientôt publiés une nouvelle politique sur l'évaluation du rendement ainsi qu'un guide sur la gestion des employés éprouvant des difficultés de rendement pour les gestionnaires de la fonction publique.

Délégation du pouvoir de classer: Le 1^{er} janvier 1993, le Conseil du Trésor a accordé un pouvoir étendu en matière de classification (phase 3) à tous les administrateurs généraux et directeurs d'organismes. Pour garantir l'unité de l'exercice de ce pouvoir, le Conseil du Trésor a prévu un certain nombre d'exigences que doivent respecter les ministères dont les programmes de classification n'ont pas été jugés pleinement satisfaisants. Le 1^{er} avril 1993, le Conseil du Trésor a autorisé les administrateurs généraux et les directeurs d'organismes dont le rendement global en matière de classification était pleinement satisfaisant à déléguer le pouvoir de classer aux directeurs de centres de responsabilité. Ces décisions reflètent la tendance actuelle vers la délégation accrue aux ministères et l'habilitation accrue des employés des niveaux inférieurs.

rémunération et d'avantages sociaux; et de redéfinir les attentes de la clientèle. La DPRH jouera un rôle de chef de file relativement à l'examen des conséquences sur le plan des ressources humaines de cette initiative.

Garderie en milieu de travail: En vertu de la politique permanente, les Anciens combattants et le Revenu national ont mis sur pied des garderies au Québec tandis que Ressources naturelles Canada a ouvert une garderie en Ontario. Les Services correctionnels et Affaires indiennes créeront deux garderies additionnelles au Québec. Une option a été allouée à Travaux publics et Services gouvernementaux. Pêches et océans étudie le besoin d'ouvrir une garderie. En raison des restrictions budgétaires, Transports Canada a décidé de retarder la mise en oeuvre de son option. Deux options n'ont pas encore été attribuées.

Réforme des pensions: Le travail concernant la réforme des pensions et l'élaboration de la politique dans la fonction publique se poursuit au profit de la privatisation ou de la décentralisation. La législation sur la réforme des pensions de la fonction publique, qui a reçu la sanction royale le 29 septembre 1992, vise trois grands objectifs: la restructuration des mécanismes de provisionnement des grands régimes de pension, l'harmonisation des régimes fédéraux avec les règles sur l'épargne-retraite adoptées sous l'autorité de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et le règlement d'un certain nombre d'anciens dossiers sur l'équité. Bien que les dispositions financières soient entrées en vigueur au début de l'exercice 1991-1992, un règlement est nécessaire pour faire aboutir les autres mesures. Les améliorations au régime de prestations supplémentaires de décès ne nécessitent pas de règlement et sont entrées en vigueur le 5 octobre 1992. Des règlements accompagnant deux autres dispositions ont été approuvés et sont entrés en vigueur le 9 septembre 1993. Ces dispositions offraient un plus grand nombre d'options par rapport à la retraite pour les congés non payés de plus de trois mois, et concernant la cotisation continuée à la LPPF pour les employés âgés de 65 ans ou plus qui touchent des prestations de retraite du RPC/de la RRQ.

L'examen fondamental de tous les aspects des régimes continue, lequel servira de point de départ à d'autres changements. Dans le cadre de cet examen et en réponse au chapitre 8 du rapport du vérificateur général de 1990-1991 (la gestion de la dette et les pensions des employés), le Secrétaire du Conseil du Trésor et le ministre des Finances sont en train d'évaluer les conséquences sur le plan financier des divers modes de financement des régimes de pension de la fonction publique, modes actuels compris, notamment les répercussions du recours aux placements sur les marchés.

En juin 1993, le Président du Conseil du Trésor a chargé la société Sobeco Ernst et Young Ltée, un cabinet d'experts-conseils indépendant spécialisé en actuariat et rémunération, d'analyser la rémunération globale des députés et des sénateurs. Les résultats, qui doivent être présentés au début de 1994, seront rendus publics et seront utilisés aux fins d'un débat éclairé sur les rajustements de la rémunération des députés fédéraux.

Le Secrétaire assiste Sobeco dans son étude et aidera le Président à réaliser l'engagement du Premier ministre visant à mettre un terme à la pratique des parlementaires qui reçoivent un salaire tout en bénéficiant d'un régime de retraite de l'État sur les allocations de *retraite des parlementaires*.

Parité salariale pour fonctions équivalentes: En janvier 1990, à la suite du retrait des syndicats de l'étude conjointe syndicale-patronale sur la parité salariale, le Conseil du Trésor a annoncé une 2-22 (Programme relatif à l'administration centrale)

des objectifs de rendement, adoptent les meilleures pratiques de gestion des secteurs privé et public, et délèguent davantage de pouvoirs, sur le plan des questions opérationnelles, aux gestionnaires et aux employés en contact direct avec la clientèle.

L'administration fédérale compte officiellement quinze OSS. Le Conseil du Trésor devrait étudier sous peu la création de deux autres OSS, soit le Service de traduction et le Service des levés de la cartographie et de la télédétection. Un certain nombre de ministères envisagent la mise sur pied d'autres OSS, d'autres élaboreront un document cadre et un plan d'entreprise à cette fin.

En 1994-1995, le Secrétaire révisera les résultats et les implications de l'étude entreprise en collaboration avec le bureau du vérificateur général sur la création et l'utilisation des OSS.

Information à l'intention du Parlement: Le secrétaire est responsable des normes gouvernant les rapports soumis au Parlement sur l'utilisation des ressources financières, dont le Budget des dépenses, les Comptes publics, les rapports annuels et plusieurs autres rapports spéciaux. Les efforts se poursuivent pour rationaliser la présentation des rapports, tout en s'assurant de la validité de l'information.

Pour y parvenir et réduire les coûts des communications, les ministères et organismes continuent de souhailer l'intégration des rapports officiels. Le Secrétaire explorera ces possibilités et aidera les ministères à obtenir les approbations nécessaires à cette intégration.

En mars 1993, les députés ont pu examiner un projet pilote d'extraction de textes désigné sous le sigle ATPRP, utilisant la partie III du Budget des dépenses de six ministères pour trois années. Compte tenu du succès de cette présentation et des résultats de l'évaluation de suivi, on étudie la possibilité de recommander la mise en oeuvre intégrale du projet.

Pour la première fois, l'impression de la partie III du budget des dépenses de 1993-1994 a été exécutée par le secteur privé par voie d'adjudication dans le cadre du régime de concurrence. Les économies nettes réalisées par l'administration fédérale sont de 23,3 p. 100, soit 108 171 \$, par rapport au coût de l'année précédente, malgré une augmentation du nombre total d'exemplaires imprimés et un accroissement de 11 pour 100 du nombre total de pages.

Gestion du personnel

Rapport de 1992 du groupe de travail sur la rémunération: Les recommandations formulées dans le rapport final gravitaient autour de quatre grands thèmes: le leadership, les attentes de la

clientèle, les stratégies de recrutement, de formation et de perfectionnement, et la prestation efficace des services. Ces recommandations ont été examinées dans le cadre de l'Initiative Plan stratégique à l'appui de la restructuration de la rémunération et des avantages sociaux du Bureau de la gestion, des systèmes et des technologies de l'information, initiative à laquelle la Direction de la politique des ressources humaines (DPRH) participe et souscrit entièrement. Le processus de restructuration de rémunération et d'avantages sociaux accroîtra l'efficacité du traitement et entraînera des gains d'efficacité de 30 p. 100, ce qui donnera lieu à des économies cumulatives estimées de 124 millions de dollars d'ici 1998-1999. Cela représente une économie d'environ 950 ETP relativement à la base actuelle d'ETP ministériels ayant un rôle à jouer en matière de rémunération et d'avantages sociaux. Outre les améliorations au chapitre de l'efficacité et de la productivité, cette initiative permettra de réaliser des économies dans d'autres domaines tels que les locaux, le papier et la reprographie; de redéfinir les normes de prestation des services en matière de

Équité en emploi: Le Secrétaire du Conseil du Trésor continue de fournir aux ministères des rapports à ce sujet dans le but de faciliter l'évaluation des progrès réalisés à l'égard des objectifs de recrutement et d'avancement et d'aborder la question du maintien en poste des personnes des groupes désignés. Des employés de la Direction des langues officielles et de l'équité en emploi ont rencontré plusieurs ministères pour examiner ces rapports et les progrès enregistrés. Quatre groupes consultatifs internes ont été mis sur pied pour conseiller le secrétaire du Conseil du Trésor sur diverses questions relatives à l'équité en emploi. Ils ont soumis leurs rapports au secrétaire en 1992-1993 et fait une présentation de ces rapports au Conseil sur l'équité d'emploi. Les rapports reçus ont été envoyés à tous les ministères.

Gestion des dépenses

Normes de service: Les normes de service sont des objectifs de rendement touchant la fourniture des produits ou des services au public. Elles servent à préciser la qualité, sur le plan de l'opportunité, de l'accessibilité, de la fiabilité et de l'exactitude, des services auxquels les canadiens ont droit. Le président du Conseil du Trésor assume la responsabilité générale de la coordination, à l'échelle de l'administration fédérale, des activités des ministères en vue d'élaborer et de mettre en oeuvre des normes de service valables.

L'année passée, plusieurs ministères ont fait des progrès importants en ce qui a trait à l'élaboration des normes de service.

- Au Québec, le ministre des Pêches et Océans a élaboré des normes de service pour tous ses programmes et services, grâce à des consultations avec ses groupes clients.
- La Direction des décisions de Revenu Canada a publié récemment une brochure décrivant les services offerts et les normes connexes. En outre, le ministre se propose d'ajouter certaines normes de service dans les guides d'impôt de 1993 qui s'appliqueront à la période de production des déclarations pour 1993.

- Les services de police socio-préventifs de la GRC ont élaboré un engagement de service et des normes générales de service en ce qui a trait aux consultations avec les groupes communautaires, en vue d'élaborer des normes générales pour chacune des communautés dont elle assure les services de police, partout au Canada.

- Depuis maintenant plusieurs années, les patients de l'hôpital Sainte-Arme pour anciens combattants de Montréal reçoivent une Charte des droits et responsabilités des patients, qui énonce les engagements touchant le service de la part de l'hôpital et leurs responsabilités personnelles en tant que patients.

Le Secrétaire continuera à collaborer avec les ministères au cours du prochain exercice afin de favoriser de nouveaux progrès en ce qui concerne l'élaboration de normes de service et leur diffusion aux Canadiens.

Organismes de service spéciaux (OSS): Vous à la prestation d'un service, les organismes de service spéciaux sont des entités opérationnelles oeuvrant généralement au sein d'un ministère. Ces entités sont dotées d'une marge de manoeuvre qui leur permet d'être plus à même d'atteindre les niveaux de rendement visés. Pour améliorer la qualité des services rendus, les OSS ont recours à un Programme relatif à l'administration centrale)

Relations de travail: La Division des relations de travail continuera à surveiller les régimes de rémunération des ministères et des organismes touchés par les mesures législatives portant sur la restitution salariale, le projet de loi C-29 (*Loi sur la rémunération du secteur public*) dont les effets ont été évincés par le biais du projet de loi C-113 (*Loi n° 2 de 1993 sur la compression des dépenses publiques*), auparavant le projet de loi C-105 - *Loi sur la compression*

Examen de la classification: Un groupe de travail chargé de simplifier le système de classification a été mis sur pied le 3 janvier 1991. Son mandat consistait à élaborer un plan général d'évaluation des emplois à partir duquel mettre en oeuvre en 1993 un nouveau groupe professionnel, le groupe des services généraux (GB). La dernière version de la Norme générale de classification (NGC) est terminée et a été distribuée aux ministères et aux syndicats de la fonction publique. On y apportera peut-être quelques modifications mineures avant sa présentation, à des fins d'approbation, au Conseil du Trésor. Il n'y aura cependant aucun changement fondamental. On encourage les ministères à poursuivre l'évaluation de leurs postes du groupe GB à l'aide de la NGC. L'entrée en vigueur du groupe GB a été provisoirement retardée afin d'accorder aux ministères en cours de restructuration suffisamment de temps pour se réorganiser sans avoir en plus à évaluer les postes de ce groupe. La nouvelle date d'entrée en vigueur n'a pas encore été fixée. À ce jour, les ministères ont évalué à l'aide de la Norme générale de classification environ 50 pour 100 de leurs postes du groupe GB. Conformément aux directives du Secrétaire du Conseil du Trésor, la majorité des ministères poursuivent ce travail d'évaluation.

Conformément à la décision rendue en avril 1991 par le Tribunal canadien des droits de la personne au sujet de la plainte déposée par le groupe des services hospitaliers (HS), l'employeur devait annuler la norme de classification des services hospitaliers publiée en juillet 1987 et la remplacer par une nouvelle norme exempte de toute discrimination systémique fondée sur le sexe par opposition à celle des services généraux (GS). Le groupe des services hospitaliers (à majorité féminine) et le groupe des services généraux (à majorité masculine) englobant quelque 11 000 employés doivent être convertis au sous-groupe des services du nouveau groupe de l'exploitation. Tous les postes des groupes HS et GS ont été évalués à l'aide de la NGC. La prochaine étape consistera à déterminer la structure de niveaux et les taux de rémunération pour le sous-groupe des services.

Perfectionnement des ressources humaines: Le Conseil du perfectionnement des ressources humaines (CPRH) continuera d'assurer orientation stratégique et leadership en matière de gestion des ressources humaines dans l'administration publique fédérale. Le CPRH a veillé à la mise en oeuvre harmonieuse de la *Loi sur la réforme de la fonction publique*. Il a approuvé la politique et les lignes directrices sur les mutations, ainsi que le nouveau règlement sur le recours à des employés occasionnels. Sous ses auspices, le cadre de responsabilisation en matière de ressources humaines, incluant un projet pilote dans deux ministères, a commencé à prendre forme. Divers comités interministériels ont mis de l'avant les recommandations qu'un groupe de travail du CPRH avait formulées à la suite d'une étude sur la formation dans la fonction publique. Le CPRH s'est fait le promoteur de projets et d'initiatives liés à l'apprentissage continu, à la gestion du rendement, à la technologie et aux régimes de travail souples.

Services d'appui partagés localement : En incitant les ministères et les organismes qui ont des bureaux au même endroit (région, ville, complexe) à partager les mêmes services de soutien, on devrait pouvoir réduire substantiellement les frais d'administration de ces ministères et organismes. Les ministères se sont entendus sur un ensemble de principes de fonctionnement de base et ils cherchent toutes les occasions de mettre en commun les services de soutien. La promotion de cette initiative se poursuivra en 1994-1995.

Restructuration des procédés administratifs : Le travail est en cours en ce qui concerne la restructuration de la paye et des avantages sociaux et celle des achat et des paiements. Dans le premier cas, sept grands ministères mettent à l'essai des changements possibles. La vision en matière de restructuration est arrêtée depuis décembre 1993. Les possibilités d'intervention rapide seront réalisées d'ici le 31 mars 1994. De nouvelles normes de service seront établies d'ici mars 1994. Dans le deuxième cas, les travaux cadrent avec la mise en oeuvre du système électronique d'achats et de règlement (SERA) de TPSCGC. Quatre grands ministères mettent à l'essai les changements dans ce domaine.

On a entrepris un examen afin de cerner les services fédéraux qui pourraient être restructurés et choisir la technologie se prêtant le mieux à ce travail. Sont visés les processus qui, après comparaison avec des processus semblables en place dans d'autres gouvernements, se seront révélés de bons candidats à la restructuration.

Des systèmes partagés : On a lancé un programme afin de réduire au minimum le nombre des systèmes administratifs (finances, personnel, administration) et d'en perfectionner quelques-uns en vue de leur adoption par l'ensemble des ministères. Les systèmes ont été choisis, les comités de gestion des ministères, établis, et les plans de transition, dressés.

Etat des initiatives annoncées antérieurement

Fonction publique 2000 : Le 18 juin 1991, le président du Conseil du Trésor déposait le projet de loi C-26 sur la réforme de la fonction publique, qui modifie plusieurs lois régissant la gestion des ressources humaines dans la fonction publique, notamment la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* et la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La nouvelle loi a reçu la sanction royale le 17 décembre 1992 et a été proclamée par étapes en 1993.

Des douzaines de séances de formation et d'information ont eu lieu dans tout le pays afin de renseigner quelque 1 000 employés et autres agents sur la façon dont les changements législatifs influencieraient sur leurs opérations et sur la façon de régler les problèmes que posent ces changements. Le travail se poursuit pour mettre en oeuvre la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* et s'assurer que la nouvelle latitude qu'elle prévoit est formulée convenablement. La coordination de la mise en oeuvre des dispositions relatives aux états de service et au statut d'exemption dans le système régional de rémunération fait partie intégrante du travail accompli.

Logements pour les employés: Collaboration avec les clients en vue de rationaliser l'utilisation des logements de l'État pour les employés fédéraux en fonction des nécessités du service et des conditions du marché.

Réformes des subventions: Collaboration à la réforme du Programme de subventions aux municipalités (en remplacement des Impôts Fonciers).

Transferts des immeubles: Vérification des transferts, à l'échelle de l'administration fédérale, en vertu de la nouvelle *Loi sur les immeubles fédéraux*.

Appui d'une fonction publique restructurée: Le Secrétariat fournira orientation et appui aux ministères dans les domaines clés qui ont trait à la réorganisation de la fonction publique. Pour ce faire, il faudra trouver de nouvelles solutions pour répondre aux besoins des gestionnaires aux prises avec des problèmes épineux de main-d'œuvre et de prestation des services.

Rationalisation de la fonction publique: La Direction de la politique des ressources humaines tiendra compte des répercussions que de nouveaux mécanismes de prestation des services gouvernementaux et d'autres modèles organisationnels pourraient avoir sur les ressources humaines dans le contexte de l'évolution des questions relatives à l'infrastructure fédérale. La rationalisation supposera l'examen permanent des procédés et des systèmes de gestion des ressources humaines afin de composer avec les pressions croissantes en matière de ressources dont les services intégrés seront la cible.

Renouveau du groupe de la direction: La configuration de base pour le renouveau du Groupe de la direction, comprenant les principes directeurs pour le leadership du groupe, la redéfinition du groupe, les politiques de gestion et les responsabilités, est en préparation pour examen par le Groupe consultatif de la rémunération du personnel de direction dans la fonction publique. La réunion du Groupe consultatif sera suivie par l'élaboration de politiques et programmes précis qui seront progressivement mis en œuvre au cours de l'année 1994.

Le programme des initiatives de mesures spéciales: Le programme devrait être mis sur pied à compter d'avril 1994 pour remplacer l'actuel Programme de mesures spéciales. Le nouveau programme offrira plus de latitude aux ministères et leur réservera un rôle plus important.

Plan directeur des technologies de l'information - permettre le renouvellement des services du gouvernement: Le Plan détaillé explique comment on envisage la prestation des services de l'État dans 5 à 10 ans. On y décrit également la démarche intégrée et collective adoptée pour repenser, grâce à l'application judicieuse des plus récentes technologies de l'information, le mode de prestation de ces services. Les gestionnaires des ministères peuvent s'inspirer du cadre tracé dans le Plan détaillé pour planifier et mettre en œuvre leurs initiatives internes de renouvellement, tout en tenant compte du fait que ces initiatives ont des répercussions qui vont au-delà de leur ministère. À l'échelle de l'administration fédérale, le Plan détaillé établit le contexte d'une méthode en cinq étapes (activités-méthodes de travail-information-applications-technologie) à appliquer pour restructurer les programmes et l'administration des ministères fédéraux, de concert avec les autres paliers de gouvernement et le secteur privé. Les consultations auprès des intervenants et des ministères débouteront sous peu.

Nouvelles initiatives

Voici, notamment, les initiatives auxquelles le Secréariat donnera suite en 1994-1995:

Acquisitions: Mise en oeuvre et amélioration du système d'acquisitions prévu dans l'ALÉNA dans tous les ministères et organismes. L'élaboration d'un régime révisé de passation des marchés afin de faciliter l'administration des marchés qui ne sont pas visés par l'ALÉNA.

Responsabilités: L'élaboration d'un énoncé des responsabilités définissant les rôles respectifs du Secréariat du Conseil du Trésor et des ministères en ce qui concerne l'élaboration et la gestion des politiques du Conseil du Trésor.

Évaluation des politiques: La mise au point d'une approche globale pour l'évaluation et la vérification des politiques du Conseil du Trésor.

Évaluation des programmes: L'élaboration d'une approche globale pour l'ensemble de l'administration fédérale en ce qui a trait à l'évaluation des programmes. L'examen global des programmes permettra de réaliser des économies en ce qui a trait à la prestation de programmes et d'offrir de meilleurs services aux Canadiens. Une initiative complémentaire est de faire une synthèse des leçons de programmation et de gestion tirées du vaste échantillon des évaluations et vérifications complétées au cours des récentes années.

Gestion des véhicules automobiles: Établissement d'une nouvelle politique du Conseil du Trésor en ce qui a trait à la gestion des véhicules automobiles, mettant l'accent sur le recours aux services de soutien de la gestion des parcs du secteur privé.

Biens excédentaires: Élargissement des projets pilotes actuels en vue de donner aux ministères la possibilité d'aliéner directement leurs biens excédentaires ou de recourir à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Gestion des risques: Collaboration avec l'Association canadienne de normalisation afin d'élaborer un cadre de gestion des risques.

Gestion des stocks: Rationalisation des besoins d'entreposage, réalisation de projets pilotes afin de mettre en lumière tous les coûts de gestion des stocks.

Information en direct: Achèvement de la conception globale du principe des systèmes ouverts afin de garantir le respect des exigences relatives à l'accessibilité et à la connectivité intégrales des informations sur les biens immobiliers détenus par le gouvernement fédéral.

- soutenir le perfectionnement des spécialistes en TI ainsi que l'utilisation des compétences en gestion et technologies de l'information dans l'ensemble du gouvernement;
- représenter le gouvernement dans ses rapports avec les groupes du secteur privé pour encourager le transfert de compétences et pour promouvoir la participation du secteur privé aux activités du gouvernement en matière de GI et de TI.

Le 25 juin 1993, le gouvernement a annoncé une restructuration profonde et la rationalisation de la fonction publique. Il a réduit le nombre de ministères de 32 à 23. En novembre, il a effectué d'autres changements organisationnels. Il veille à fournir orientation et soutien dans les domaines clés touchés par les réorganisations. Il a publié des lignes directrices sur la gestion des ressources humaines en période de transition.

Les contraintes budgétaires permanentes et les réductions dans les budgets de fonctionnement des ministères auront une incidence directe sur toutes les initiatives de gestion du personnel.

Un certain nombre de facteurs externes affectent la revue gouvernementale, principalement, l'accent que place la gestion envers les résultats et le rendement et deuxièmement, les priorités du gouvernement exigent l'efficacité des programmes gouvernementaux sur une base globale et non individuelle.

Suite au chapitre 7 du rapport annuel de 1992 du vérificateur général sur les paiements versés aux employés en vertu de la Politique sur la réaménagement des effectifs, le Comité des comptes publics a tenu au printemps de 1993 une série d'audiences qui ont mis en évidence des doutes concernant les responsabilités respectives du Secrétaire du Conseil du Trésor et des ministères en ce qui a trait à la mise en oeuvre des politiques du Conseil du Trésor. Dans son rapport, le vérificateur général a également signalé des points faibles dans la capacité du Secrétaire du Conseil du Trésor d'évaluer et de vérifier la mise en oeuvre des politiques du Conseil du Trésor.

En juin 1993, on a établi le poste de dirigeant principal de l'information (DPI) du gouvernement du Canada de même que le Bureau de la gestion, des systèmes et des technologies de l'information (BGSTI). Le BGSTI est un regroupement de services au sein du Secrétaire du Conseil du Trésor et du Bureau du contrôleur général dont les travaux étaient axés sur la restructuration de l'administration du gouvernement, la gestion des systèmes gouvernementaux, la gestion de l'information commune (normes de données) et la politique et les normes de technologie de l'information.

Le DPI sert de point de convergence de sorte que la gestion et les technologies de l'information contribuent à de fortes hausses de productivité dans l'exécution des services gouvernementaux et à la réduction du coût de l'administration gouvernementale. Au nom du Conseil du Trésor, le DPI exercera les responsabilités suivantes :

- élaborer la politique et les normes relatives à la gestion et aux technologies de l'information ainsi qu'aux activités connexes de télécommunication;
- orienter et appuyer les ministères dans les domaines de la gestion et des technologies de l'information ainsi que pour les activités connexes de télécommunication;
- diriger la restructuration des méthodes administratives du gouvernement et leur intégration interfonctionnelle;
- établir un cadre de restructuration des mécanismes d'exécution des programmes et appuyer activement cette initiative;

Le Conseil du Trésor, en tant que gestionnaire général de la fonction publique, donne suite aux priorités de l'État qui traduisent les préoccupations socio-économiques du pays.

Le renouveau de la fonction publique est une initiative à l'échelle du gouvernement qui vise à fournir aux Canadiens les meilleurs services gouvernementaux et ce, aux meilleurs coûts et d'une manière professionnelle. Afin de poursuivre les efforts de Fonction publique 2000, et comme celle-ci impliquer fortement le Secrétariat. Le renouveau de la fonction publique comprend l'amélioration de la consultation et une fonction publique orientée vers son client, tout en gardant son professionnalisme et son caractère non partisan.

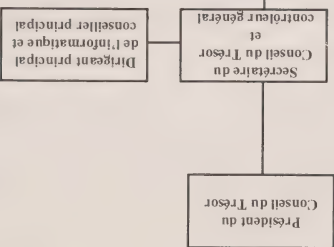
Dans le domaine de la gestion des dépenses et financières, l'intégration de la Direction de la politique de comptabilité et d'allocation des coûts du Bureau du contrôleur général (maintenant nommé secteur du contrôleur) avec la Direction des programmes permet de fournir le leadership, les directives et les conseils nécessaires aux ministères et organismes en matière de fonction de contrôleur et de gestion des dépenses.

À mesure que se déroule la mise en œuvre du «Plan d'action libéral» pour le Canada, la collectivité de la gestion des ressources humaines sera appelée à donner suite à une vaste gamme d'initiatives d'envergure.

L'administration publique doit constamment s'améliorer et innover pour composer avec la demande mondiale axée sur l'amélioration de la productivité dans tous les secteurs. L'amélioration de la productivité est une question qui touche principalement les ressources humaines, puisque les changements qui s'imposent nécessitent plus que de simples solutions technologiques et englobent les valeurs et les principes qui étayent la philosophie du travail de l'institution et des employés. Cette optique traduit les changements profonds qui ont été amorcés dans le cadre du renouveau de la fonction publique et qui continuent d'exercer leur influence sur le milieu de travail.

Des 231 245 fonctionnaires fédéraux pour qui le Conseil du Trésor est l'employeur, plus de 201 000 sont syndiqués. Leurs conditions d'emploi, y compris les salaires et avantages, sont fixées par des conventions négociées avec 16 syndicats. Le processus normal de négociation collective a été interrompu en février 1991, lorsque le gouvernement a annoncé qu'il ne pouvait pas se permettre d'accroître la masse salariale. En vertu des dispositions législatives qui ont été par la suite adoptées, le gouvernement a gelé les échelles salariales en 1991-1992 et les a augmentées de 3 p. 100 en 1992-1993. Les négociations collectives ont été de nouveau suspendues en décembre 1992, lorsque le gouvernement a annoncé, au cours de son Exposé économique et financier, que la gravité de la conjoncture le poussait à geler les salaires de ses employés pendant les deux prochaines années. Les fonctionnaires fédéraux ont été appelés à partager les efforts nécessaires pour permettre au gouvernement de réduire ses dépenses et son déficit.

Tableau 2: Affectation des ressources selon la structure de l'organisation et les activités pour 1994-1995



Activité	\$000	ETP	\$000	ETP	\$000	ETP	\$000	ETP	\$000	ETP	\$000	ETP	\$000	ETP	\$000	ETP
Gestion des dépenses	16 157	184														
Gestion du personnel			20 776	239	6 008	60										
Gestion administrative							12 785	112								
Gestion, systèmes et technologies de l'information									10 950	92						
Administration	16 157	184									20 090	252	20 090	252	20 090	252
															86 766	939
TOTAL																

* Le directeur exécutif relève directement du dirigeant principal de l'informatique.

B. Données de base

1. Introduction

Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique fournit les ressources humaines et financières pour toutes les activités du Secrétariat. Le Secrétariat aide le Conseil du Trésor à examiner et à approuver les politiques, lignes directrices et directives d'application générale qui régissent la gestion de la fonction publique et les présentations soumises par les ministères et organismes particuliers.

2. Mandat

Les principaux fondements législatifs du Conseil du Trésor sont la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* et la *Loi sur les langues officielles*. Le Conseil du Trésor est également autorisé par le gouvernement en conseil à mettre en oeuvre certaines dispositions de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, de la *Loi sur les prestations de retraite supplémentaires* et d'autres lois régissant les prestations de pension. En outre, plusieurs autres lois confèrent des responsabilités au Conseil, habituellement aux fins d'approbation.

3. Objectif du programme

Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique a pour objectif d'aider le Conseil du Trésor dans l'exécution de ses responsabilités légales en ce qui touche la gestion des ressources humaines, financières et matérielles de l'État.

4. Organisation du programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique comprend cinq activités: la gestion des dépenses, la gestion du personnel, la gestion administrative, la gestion, les systèmes et les technologies de l'information et l'administration.

Organisation: Le tableau 2 montre les rapports hiérarchiques des six directions du Secrétariat et les ressources correspondantes. Chaque activité est confiée à une direction, sauf la gestion du personnel dont s'occupent la Direction de la politique des ressources humaines et la Direction des langues officielles et de l'équité en emploi.

Les fonds inscrits sous la rubrique Administration comprennent les frais des cabinets du président et du secrétaire, de la Direction des communications et de la coordination, des services de soutien direct, et la part des services administratifs assumée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

- Intégration du Bureau du Contrôleur général; et 17 352 (en milliers de dollars)
- Transfert de la Direction de la Privatisation du ministère des Finances. 1 357

Explication des prévisions pour 1993-1994: Les prévisions pour 1993-1994 (qui sont fondées sur les renseignements dont la direction disposait au 30 novembre 1993) sont supérieures de 18,7 millions de dollars, soit 26,1 p. 100, au Budget des dépenses principal de 1993-1994 qui était de 71,7 millions de dollars (voir «Autorisations de dépenser», page 2-4). Cette différence de 18,7 millions de dollars découle des éléments suivants:

Tableau 1 : Besoins financiers par activité

Détails à la page	Budget des dépenses 1994-1995	Prévu 1993-1994	Différence	(en milliers de dollars)
Gestion des dépenses	16 157	17 321	(1 164)	2-28
Gestion du personnel	26 784	28 318	(1 534)	2-31
Gestion administrative	12 785	13 327	(542)	2-42
Gestion, systèmes et technologies de l'information	10 950	11 226	(276)	2-50
Administration	20 090	20 199	(109)	2-55
86 766	90 391	(3 625)		
Ressources humaines (ÉTP)*	939	974	(35)	

* Voir renseignements supplémentaires sur les ressources humaines du tableau 9 page 2-56.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1994-1995 s'élèvent à 3,6 millions de dollars, soit 4,0 p. 100 de moins que ce qui avait été prévu pour 1993-1994. Cette diminution est principalement due aux raisons suivantes:

- une augmentation générale des cotisations liées aux régimes de prestations des employés; 275
- une augmentation des frais de fonctionnement due à la prolongation des programmes des mesures spéciales dans l'initiative de l'équité en emploi; 149
- une diminution générale des frais de fonctionnement, incluant une diminution de 75 000 \$ au chapitre de la gestion du personnel et une augmentation de 161 000 \$ à celui de l'administration; (236)
- une diminution des frais de fonctionnement requis par le système de gestion de l'information sur le personnel; et (200)
- des ajustements dus à l'annonce du Budget, à la réorganisation et à d'autres coupures. (3 613)

- Le Programme d'équité en emploi continuera de compter sur le processus consultatif pour appuyer l'élaboration et la mise en oeuvre réussies d'initiatives dans ce domaine (pages 2-20, 2-39).

Gestion administrative

- Une division a été établie à la Direction de la politique administrative afin de fournir des services d'évaluation des programmes et de vérification interne à toutes les directions du Secrétariat du Conseil du Trésor et en vue d'élaborer et de tenir à jour un cadre de responsabilisation en ce qui a trait à la gestion des politiques du Conseil du Trésor (page 2-16).
- Les fonctions d'évaluation, de vérification et de mesure de rendement du Bureau du contrôleur général ont été intégrées à celles de la gestion de la qualité et de l'innovation du Secrétariat du Conseil du Trésor (pages 2-16, 2-25, 2-47).

- Une gamme de politiques interdépendantes sur la planification des immobilisations, la gestion de projets et la gestion des intérêts du gouvernement dans le secteur privé a été approuvée par le Conseil du Trésor en juin 1993 (pages 2-44, 2-46).

- De nouvelles procédures concernant la passation des marchés ont été élaborées et concernant les acquisitions de l'État et la présentation de rapports figurant dans l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) (pages 2-16, 2-46).

- Le gouvernement a déposé «Une réglementation canadienne adaptée aux réalités de l'heure» qui décrit ses projets de réglementation pour les prochaines années. De plus, les ministères et les organismes ont terminé la revue la plus complète de tous les règlements jamais entreprise (pages 2-44, 2-45).

- Environ 70 p.100 du parc de 25 000 véhicules commerciaux courants de l'État devraient bénéficier des services de soutien des sociétés de gestion des parcs de véhicules du secteur privé d'ici le 1er avril 1994 (page 2-43).

- La responsabilité de l'établissement des normes et de l'attribution des locaux à bureaux a été transférée du Conseil du Trésor à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) (page 2-43).

Gestion, systèmes et technologies de l'information

- Améliorer les services offerts à la population tout en réduisant sensiblement le coût d'exécution des programmes et les frais administratifs généraux en appliquant, de manière judicieuse, les technologies de pointe dans le domaine du traitement de l'information (pages 2-17, 2-24, 2-25, 2-51).

- Entamer un examen interne de la Directive sur le réaménagement des effectifs (page 2-36).
- Développer des outils et élaborer des stratégies pour assurer une plus grande marge de manoeuvre afin d'harmoniser les impératifs du service et la main-d'oeuvre (page 2-36).
- Poursuivre la mise en oeuvre des dispositions du projet de loi C-26 concernant les exclusions et le processus de désignation, et représenter les intérêts de l'employeur dans le cadre des grêfs soumis à des tierces parties (pages 2-18, 2-32, 2-33).
- Orienter, conseiller et appuyer les ministères en réorganisation (page 2-17).
- Terminer les règlements requis afin que puissent entrer en vigueur les dispositions du projet de loi C-55, la législation sur la réforme des pensions de la fonction publique (pages 2-22, 2-33).
- Gérer divers projets en cours dans le domaine de la gestion des ressources humaines (pages 2-23, 2-24).
- De concert avec les ministères, mettre au point un régime de responsabilisation accrue en matière de gestion des ressources humaines, d'avantage axé sur l'atteinte des résultats escomptés (pages 2-19, 2-23, 2-24).
- La Direction continuera d'appuyer le Programme de recrutement et de perfectionnement des agents financiers, ainsi que les besoins en formation, en déploiement et en perfectionnement de la collectivité des finances (pages 2-34, 2-35).
- La Direction continuera à assurer la mise en oeuvre du Programme des langues officielles dans les institutions fédérales et, plus spécifiquement, de la régimentation sur le service au public fourni dans les deux langues officielles dans les bureaux fédéraux qui doivent donner un tel service (pages 2-24, 2-37).
- En vue de la déréglementation prévue pour avril 1995, elle transformera l'attribution des ressources aux ministères à l'égard des services de traduction (page 2-39).
- L'intégration du Programme des langues officielles à la gestion générale des programmes continuera de faire l'objet d'efforts concertés entre le Secrétaire du Conseil du Trésor et les institutions fédérales (page 2-39).
- Le programme restructuring des initiatives de mesures spéciales (PIMS) sera mis en oeuvre. Les activités principales incluront la revue et l'approbation de projets pilotes, la communication de pratiques exemplaires, le marketing du PIMS, et l'établissement de priorités pour l'année à venir (pages 2-17, 2-40).
- La Direction poursuivra son appui aux ministères dans la mise en oeuvre des programmes, notamment par l'élaboration des plans d'équité en emploi et des protocoles d'ententes sur les langues officielles (pages 2-20, 2-37, 2-39).
- Le Conseil du Trésor poursuivra son travail pour résoudre les plaintes qui ont été déposées par l'Assemblée des Chefs du Manitoba auprès de la Commission canadienne des droits de la personne au sujet de pratiques discriminatoires par plusieurs ministères et organismes fédéraux (page 2-39).

Section I

Aperçu du programme

A. Plans pour 1994-1995

1. Points saillants

Gestion des dépenses

- La Direction entreprendra un examen du processus de gestion des dépenses, y compris des initiatives éventuelles en ce qui a trait à la réforme du processus du budget des dépenses et des crédits (pages 2-20, 2-21, 2-27).
 - La compression des dépenses demeure une préoccupation prioritaire du Conseil du Trésor et nécessitera l'examen de nouveaux moyens d'exécuter les programmes et d'améliorer les systèmes d'exécution des programmes existants (pages 2-20, 2-21, 2-29).
 - La Direction fournira aide et conseils aux ministères réorganisés afin de les aider à remplir leur nouveau mandat de façon efficiente et efficace (pages 2-17, 2-29).
 - La Direction examinera la possibilité de mettre intégralement en oeuvre la comptabilité d'exercice pour le gouvernement du Canada, en étudiant la comptabilité des recettes fiscales, des immobilisations et des charges différées (page 2-29).
 - La Direction étudiera les moyens d'améliorer le régime de responsabilisation des sociétés d'Etat, ainsi que les moyens de renforcer le fonctionnement des conseils d'administration des sociétés d'Etat, et examinera la possibilité d'apporter des modifications à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques (page 2-28).
- ##### Gestion du personnel
- Les travaux de simplification du système de classification se poursuivent (pages 2-19, 2-23, 2-24, 2-32, 2-33).
 - Poursuivre, dans le cadre du Forum 94, le forum d'échange d'informations entre les syndicats et la direction, initialement établi dans le cadre du Forum 92 (page 2-33).
 - Examen cyclique des directives du Conseil national mixte (CNM) et des normes sur la sécurité et la santé au travail, et participation aux discussions avec le ministère des Ressources humaines et du Travail et des représentants des syndicats au sujet des révisions de la partie II du *Code du travail du Canada* (pages 2-26, 2-32).
 - Favoriser une meilleure compréhension du processus du CNM et une plus grande participation à ce processus (page 2-32).

Budget principal 1994-1995		Budgetaire		Total		Principal 1993-1994
Fonction- nement		Dépenses en capital		Paie- ments		
*ETP						(milliers de dollars)
Gestion des dépenses	184	16 016	141	...	16 157	
Gestion du personnel	299	26 347	437	...	26 784	
Gestion administrative	112	12 617	152	16	12 785	
Gestion, systèmes et technologies	92	10 823	127	...	10 950	
Administration	252	19 905	36	149	20 090	
	939	85 708	893	165	86 766	
ETP en 1993-1994	781					
					71 682	
					18 646	

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, veuillez consulter le tableau 9, page 2-56.

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique				
1	Dépenses du programme	68 760 000	69 112 000	69 098 288
3	Paie-ments aux sociétés d'Etat en vertu de la Loi sur les langues officielles	6 000 000	6 000 000	4 048 904
(L)	Président du Conseil du Trésor -	51 100	51 175	51 175
(L)	Traitement et allocation pour automobile	51 100	51 175	51 175
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	7 466 000	4 913 000	4 913 000
(L)	Remboursements de montants portés aux recettes d'exercices précédents	...	11 748	11 748
Total du programme - Budgetaire				
20	Dépenses du programme	16 892 000	16 892 000	15 775 289
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 751 000	1 152 000	1 152 000
Total du programme - Budgetaire				
		18 643 000	18 044 000	16 927 289

Note: L'emploi des autorisations en 1992-1993 pour le Bureau du contrôleur général est inclus aux fins de comparaison.
L'emploi des autorisations pour la Direction de la privatisation, parce qu'elle faisait partie d'une organisation qui existe encore, est reporté sous le ministère des Finances.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits	(en milliers de dollars)	Budget 1994-1995	Budget principal 1993-1994		Total du programme
1		79 582	65 974	Dépenses du programme Président du Conseil du Trésor	
(L)		49	51	- Traitement et allocation pour automobile	
(L)		7 135	5 657	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	
		86 766	71 682		

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits	(dollars)	Budget principal 1994-1995	
1			Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique
			Administration centrale de la fonction publique - Dépenses du programme, subventions inscrites au Budget et contribution
		79 582 000	

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1994-1995	2-4
B.	Emploi des autorisations en 1992-1993	2-5

Section I

Aperçu du programme

A.	Plans pour 1994-1995	1.	Points saillants	2-6
		2.	Sommaire des besoins financiers	2-9
B.	Données de base	1.	Introduction	2-11
		2.	Mandat	2-11
		3.	Objectif du programme	2-11
		4.	Organisation du programme en vue de son exécution	2-11
C.	Perspective de planification	1.	Facteurs externes qui influent sur le programme	2-13
		2.	Initiatives	2-16

Section II

Analyse par activité

A.	Gestion des dépenses	2-27
B.	Gestion du personnel	2-30
C.	Gestion administrative	2-41
D.	Gestion, systèmes et technologies de l'information	2-49
E.	Administration	2-53

Section III

Renseignements supplémentaires

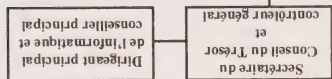
A.	Aperçu des ressources du programme	1.	Besoins financiers par article	2-55
		2.	Besoins en personnel	2-56
		3.	Paiements de transfert	2-57
		4.	Coût net du programme	2-57
B.	Tableau de concordance entre l'ancienne et la nouvelle structure des activités			2-58
C.	Index par sujet			2-60

**Programme relatif à
l'administration centrale
de la fonction publique
Plan de dépenses 1994-1995**

Tableau 2: Plan de dépenses du Ministère par programme

Budget des dépenses 1994-1995		Prévu 1993-1994		Différence	
(en milliers de dollars)		\$		%	
Administration centrale de la fonction publique		86 766	90 391	(3 625)	(4,0)
Programmes des événements du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale		450 000	450 000	-	-
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance		702 569	673 645	28 924	4,3
Total du budgetaire		1 239 335	1 214 036	25 299	2,1
Détails à la page					

programmes en 1994-1995 (en milliers de dollars)



Administration centrale de la fonction publique	16 157	20 776	6 008	12 785	10 950	20 090	86 766
Programmes des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	450 000						450 000
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	702 569						702 569
Total	466 157	723 345	6 008	12 785	10 950	20 090	1 239 335

* Le directeur exécutif relève du dirigeant principal de l'informatique.

Rôle et responsabilités

Le Conseil du Trésor est un comité du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il est composé du président du Conseil du Trésor, du ministre des Finances et de quatre autres ministres nommés par le gouverneur en conseil.

Le Secrétaire du Conseil du Trésor est dirigé par le secrétaire-contrôleur général, qui relève lui-même du président du Conseil du Trésor.

Le Secrétaire du Conseil du Trésor est l'organe administratif du Conseil du Trésor. Le Secrétaire fonctionne en vertu des pouvoirs généraux conférés par les articles 5 à 13 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (auparavant la *Loi sur l'administration financière*) ainsi que d'autres lois. À ce titre, le Secrétaire est chargé de lui recommander des politiques, directives et règlements en ce qui a trait à la gestion des ressources financières, humaines et matérielles et de le conseiller dans ces domaines et s'intéresse aux initiatives, questions et activités qui touchent tous les secteurs de dépenses du gouvernement.

Organisation et programmes du Ministère

Le présent plan de dépenses du Ministère décrit les programmes administrés par le Secrétaire du Conseil du Trésor. Voici un bref résumé de chacun d'eux:

Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique: Ce programme comprend cinq activités, dont quatre ont pour objet de dispenser des conseils et de élaborer des politiques dans les domaines de la gestion des dépenses, de la gestion du personnel, de la politique administrative et de la gestion, des systèmes et des technologies de l'information, alors que la cinquième assure l'administration du Ministère. Il fournit aussi les ressources nécessaires à l'administration des deux autres programmes du Secrétaire.

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale: Ce programme fournit des fonds pour compléter d'autres crédits se rapportant aux charges salariales et à d'autres besoins, et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu. Il fournit aussi des ressources, s'il y a lieu, pour les coûts d'un nombre restreint de programmes dont le financement est centralisé.

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance: Ce programme fournit des fonds pour permettre au gouvernement, en tant qu'employeur, de verser des contributions aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés.

1-1	Aperçu du Ministère
2-1	Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique.....
3-1	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale
4-1	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Il comprend un aperçu du Ministère, ainsi qu'un plan de dépenses pour chacun de ses programmes.

Chaque plan de dépenses de programme commence par les détails sur les autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre d'évaluer les résultats financiers dudit programme au cours de l'année écoulée.

Pour chaque plan de dépenses de programme, une première section intitulée Aperçu du programme fournit des renseignements sur les éléments clés des plans et du rendement actuels sur les activités qui justifient les ressources demandées. Suivent des renseignements supplémentaires sur la composition des ressources du programme, renseignements qui comprennent des explications et des analyses supplémentaires.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements recherchés. Une table des matières générale énumère les chapitres et chaque programme fait l'objet d'une table des matières détaillée. Dans chaque aperçu du programme, un sommaire des besoins financiers comprend, s'il y a lieu, des renvois aux renseignements plus détaillés qui figurent ailleurs dans le plan. En outre, dans tout le document, des renvois permettent à l'utilisateur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Vous pouvez prendre note qu'en raison de la restructuration du gouvernement annoncée en juin 1993, le Bureau du contrôleur général et la Direction de la privatisation du ministère des Finances ont été intégrés au Secrétariat du Conseil du Trésor. Les montants des années précédentes ont été ajustés, le cas échéant, afin de permettre la comparaison avec les données pour l'année en cours.

Il est à noter également que, conformément aux principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, l'utilisation des ressources dont il est fait état dans le plan des dépenses est mesurée en équivalents à temps plein (ETP). L'ETP exprime la durée du travail fourni par l'employé chaque semaine à l'aide du coefficient des heures désignées, divisées par les heures régulières de travail.

Budget des dépenses 1994-1995

Partie III

Conseil du Trésor du Canada
Secrétariat

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1994

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1995-III-70
ISBN 0-660-59075-1



Conseil du Trésor
du Canada Secrétaire



Budget des dépenses
1994-1995

Partie III

Plan de dépenses



Veterans Affairs Canada

1994-95
Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1994

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1995-III-49
ISBN 0-660-59076-X



1994-95 Estimates

Part III

Veterans Affairs Canada

Preface

This publication is a reference document which forecasts the 1994-95 expenditures of the Veterans Affairs Portfolio.

There are five main chapters, beginning with a brief overview of the entire Portfolio followed by expenditure plans for each of the four programs which constitute it: the Veterans Affairs (Veterans Affairs Canada) Program, the Canadian Pension Commission Program, the Bureau of Pensions Advocates Program and the Veterans Appeal Board Program.

Each expenditure plan includes extracts of spending authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with the other Estimates documents and to help in assessing the program's financial performance over the past year.

An overview section then presents key elements of the program's current plans and performance along with background information. This is followed by details on expected results and other performance information which provides the rationale for the resources requested. The document then offers supplementary data on the composition of the program's resources which includes additional explanations and analyses.

This publication has been designed so that the reader can easily access specific information. An overall table of contents lists the main chapters, and itemized tables of contents are provided for each program. Within the Program Overview section of each expenditure plan, a financial summary provides cross-references to more detailed information found elsewhere in this document. In addition, references are made throughout the text to allow the reader to find more data on items of particular interest.

Table of Contents

Portfolio Overview	1 - 1
Veterans Affairs Program	2 - 1
Canadian Pension Commission Program	3 - 1
Bureau of Pensions Advocates Program	4 - 1
Veterans Appeal Board Program	5 - 1
Topical Index	6 - 1

Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Veterans Affairs Portfolio			
Veterans Affairs Program			
1	Operating expenditures	527,148	557,306
5	Grants and contributions	1,527,899	1,527,542
(S)	Minister of Veterans Affairs - salary and motor car allowance	--	51
(S)	Reestablishment Credits under section 8 and Repayments under section 15 of the <i>War Service Grants Act</i> of compensating adjustments made in accordance with the terms of the <i>Veterans' Land Act</i>	12	12
(S)	Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	10	10
(S)	Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	539	539
(S)	Contributions to employee benefit plans	17,438	17,002
Total Program		2,073,046	2,102,462
Canadian Pension Commission Program			
10	Program expenditures	4,214	4,465
(S)	Contributions to employee benefit plans	446	438
Total Program		4,660	4,903
Bureau of Pensions Advocates Program			
15	Program expenditures	6,623	6,878
(S)	Contributions to employee benefit plans	783	765
Total Program		7,406	7,643
Veterans Appeal Board Program			
20	Program expenditures	2,826	2,893
(S)	Contributions to employee benefit plans	344	319
Total Program		3,170	3,212
Total Portfolio		2,088,282	2,118,220

A. Roles and Responsibilities

The Veterans Affairs Portfolio consists of Veterans Affairs Canada and three agencies: the Canadian Pension Commission, the Bureau of Pensions Advocates and the Veterans Appeal Board. These four organizations work together to provide financial, material and physical support to veterans, qualified civilians and their dependants. This coordinated effort is clearly reflected in the mission statement of the Department:

To provide veterans, qualified civilians and their families with the benefits and services to which they are entitled; to promote their well-being and self-sufficiency as participating members of their communities; and to keep the memory of their achievements and sacrifices alive for all Canadians.

Nearly 1,750,000 men and women served in wartime for Canada. Approximately 116,000 died as a result of war. The Veterans Affairs Portfolio is responsible for commemorating their sacrifice and for assisting eligible Canadians who belong to any of the following groups:

- military personnel and merchant mariners who served in the First World War, the Second World War or the Korean War;
- certain civilians who are entitled to benefits because of their wartime service;
- former members of the Regular Forces (including those who have served in Special Duty Areas) and the Royal Canadian Mounted Police; and
- survivors and dependants of military and civilian personnel.

There are approximately 554,000 veterans alive today; 49,500 of whom are women. One in every three Canadian men over the age of 65 is a war veteran. The average age of Canada's veteran population is 72.

Canada has long recognized the hardship, suffering and sacrifice of veterans and certain civilians in Canada's war and peacekeeping efforts. The Portfolio's programs and activities have been designed and established specifically for them. They, their survivors and their dependants receive benefits and services in the following areas: health care; pensions; economic support; management of property contracts; legal aid; and appeals.

The Portfolio maintains a favourable ratio of administration costs in relation to the benefits and services it delivers. The Portfolio's commitment to cost-effective program delivery has resulted in continuous monitoring and review of operating costs and program impacts. This will ensure that original program objectives are being met and that potential excess, duplication or overlap is addressed so that benefits and services can continue to be received by those who need them.

BENEFITS FOR VETERANS AND DEPENDANTS: In 1994-95, \$1,938 million or 92.8% of the total Portfolio budget of \$2,088 million will be delivered to an estimated 242,800 veterans and their dependants in the form of approximately \$1,146 million in pensions, \$620 million in health care, and \$172 million in economic and other support program benefits.

B. Portfolio Organization and Programs

Management of the Veterans Affairs Portfolio is coordinated by a Portfolio Executive Committee, which resolves issues having Portfolio-wide impact. This committee is chaired by the Deputy Minister of Veterans Affairs Canada and also comprises the heads of the Canadian Pension Commission, the Bureau of Pensions Advocates and the Veterans Appeal Board.

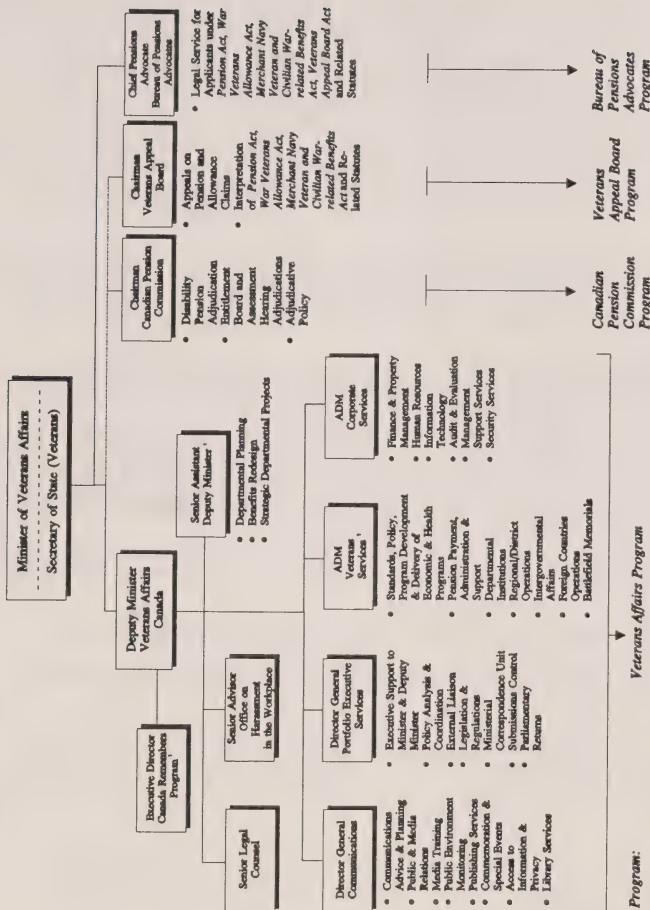
Four programs constitute the Veterans Affairs Portfolio:

- the Veterans Affairs Program, which provides a wide range of benefits and services to veterans as well as their dependants and survivors;
- the Canadian Pension Commission Program, which adjudicates claims for disability pensions and related benefits;
- the Bureau of Pensions Advocates Program, which provides free legal aid when applications or appeals are made to either the Canadian Pension Commission or the Veterans Appeal Board; and
- the Veterans Appeal Board Program, which reviews and renders decisions in appeal cases concerning disability pensions and War Veterans Allowances.

The formal program structure of the Portfolio reflects the legal separation between the three agencies and the Department, and emphasizes the autonomy each has in representing the rights of veterans and serving their needs.

At the activity level, the Department is involved with health care, pensions, economic support and departmental administration. Management of property contracts no longer exists as a separate activity; it was amalgamated with departmental administration in the 1993-94 Main Estimates. The agencies are primarily involved with pensions. (For more information on Department and agency cooperation in the delivery of pension services, see page 2-65.)

Figure 1: Veterans Affairs Portfolio Organization



Key - Reporting

The Minister is responsible to Parliament for the Department of Veterans Affairs and the Bureau of Pensions Advocates.
The Minister reports to Parliament for the Canadian Pension Commission and the Veterans Appeal Board.

Note 1: The Assistant Deputy Minister, Veterans Services Branch, has been assigned the responsibilities of Executive Director, Canada Remembrance Program. During this period, the Senior Assistant Deputy Minister assumes responsibility for management of Charlotown-based operations of Veterans Services Branch. Other Veterans Services operations remain with Assistant Deputy Minister, Veterans Services Branch.

C. Priorities for the Future

1. Medium-term Priorities

Veterans Affairs programs reflect Canada's commitment to the well-being of its veterans. No country provides better programs and benefits for veterans. The Portfolio remains steadfast in its dedication to program delivery based on the guiding principles of courtesy, speed and fairness. In an era of ever-increasing fiscal restraint, Veterans Affairs will continue to pursue cost-effective program delivery, addressing any potential excess, duplication or overlap to ensure that benefits and services can continue to be received by those who need them.

In fulfilling its mission, Veterans Affairs must address not only short-term priorities and problems affecting its daily operations, but also develop longer-term strategies that will meet the evolving requirements of its clientele. Three major factors determine priorities at the strategic level:

- the aging of the veteran population is resulting in increasing health care needs which are taxing the current capabilities of the Portfolio to the limit;
- the demand for pension-related benefits continues to rise with an associated increase in workload; and
- provincial and federal budgetary constraints, client demand, rising unit costs and dated systems technology are placing heavy pressures on the organization and its resources.

Together, these factors require continued innovation and organizational flexibility to ensure that Veterans Affairs continues to deliver benefits and services with sensitivity, compassion and responsiveness. At the same time, it is incumbent upon the Portfolio to ensure that changes are implemented without compromising service levels and with due consideration to their impact on Portfolio staff. The overall medium-term priorities are to:

- ensure that changing health care needs are met and that health care programs are focused on their original intent;
- continue to commemorate the sacrifice and achievements of Canada's veterans;
- pursue negotiations for the eventual transfer of Ste. Anne's Hospital and continue to explore options for the future management of the Saskatoon Veterans Home;
- reallocate resources from areas of decreasing demand to areas of increasing workload, implement efficiencies in delivery processes and organizations, address any potential excess, duplication or overlap, and streamline administration in response to the long-term decline in available operating resources; and
- where justified by quality of service and cost considerations, pursue opportunities for sharing common services and partnering with other federal departments and provincial governments and contract with outside agencies to deliver client services so that greater efficiencies in program delivery can be achieved.

2. Short-term Priorities: 1994-95

Health Care: Veterans Affairs will continue to provide for the health care needs of eligible veterans. Efforts will increasingly focus on ensuring that programs are directed towards their original objectives. This will ensure that sufficient resources are available to meet essential health care needs well into the future.

Other short-term priorities for the health care activity include the following:

- \$194 million will be spent to provide medical, surgical and dental treatment including prosthetic appliances to eligible veterans (see pages 2-28, 2-29, 2-33 and 2-34);
- \$178 million in benefits will be delivered to approximately 83,000 clients under the Veterans Independence Program (VIP) (see pages 2-28, 2-29 and 2-35 to 2-37);
- the Department will continue its efforts to conclude federal-provincial agreements to increase or appropriately redistribute the number of chronic care beds reserved for veterans (see pages 2-25, 2-26, 2-28 to 2-32); and
- the Department will review options for making health care program delivery more cost effective and efficient and will maintain its review process to ensure that original program objectives are being met so that benefits and services can continue to be received by those who need them (see pages 2-23 to 2-25 and 2-34).

Pensions: The Portfolio will maintain its high standard of client service (see pages 2-25, 2-26, 2-38 to 2-46, 3-1, 4-1 and 5-1). It is expected that:

- approximately 148,500 clients will receive over one billion dollars (\$1,146 million) in pension benefits (see pages 2-38 to 2-46); and
- as part of an ongoing effort to simplify and streamline the pension process, the Portfolio will continue to scrutinize changes to the process including those resulting from recommendations of the Pension Evaluation Study (see page 2-45).

Economic Support: Payment of War Veterans Allowance (WVA) benefits to veterans (including Merchant Navy Veterans), qualified civilians and their dependants will continue to decline as more allowance recipients and their spouses receive benefits under the *Old Age Security Act* and the Canada and Quebec Pension Plans. Emphasis continues to be placed on ensuring a high standard of service to all clients and providing efficient benefit delivery. As well:

- over \$133 million in allowance benefits will be delivered to approximately 33,000 clients (see page 2-48 and 2-49); and
- the Department will continue to monitor the operations of all program areas and make any necessary policy and regulatory changes to enhance efficiency, cost effectiveness and quality service to clients (see pages 2-26, 2-51 and 2-52).

Departmental Administration: Veterans Affairs will sponsor the Canada Remembers Program, Canada's national and international commemorative effort associated with the 50th anniversary of major events related to the conclusion of the Second World War (see page 2-54).

D. Portfolio Spending Plan

The Portfolio estimates \$2 billion will be spent in 1994-95. A summary of the expected spending plan by Program is presented in Figure 2. The distribution of human resources is shown in Figure 3.

Figure 2: Portfolio Spending Plan by Program

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Change		For Details See Page
			\$	%	
Budgetary					
Veterans Affairs Program	2,073,046	1,970,235	102,811	5.2	2-10
Canadian Pension Commission Program	4,660	4,838	(178)	(3.7)	3-6
Bureau of Pensions Advocates Program	7,406	7,593	(187)	(2.5)	4-6
Veterans Appeal Board Program	3,170	3,255	(85)	(2.6)	5-6
	2,088,282	1,985,921	102,361	5.2	
Non-budgetary					
Repayment of loans under the <i>Veterans' Land Act</i> (Veterans Affairs Program)	(8,500)	(10,000)			

* Forecast at November 30, 1993

Figure 3: Distribution of Portfolio Human Resources

	FTE** Estimates 1994-95	FTE** Forecast* 1993-94	Change		For Details See Page
			FTE**	%	
Veterans Affairs Program	3,289	3,355.0	(66.0)	(2.0)	2-10
Canadian Pension Commission Program	57	55.0	2.0	3.6	3-6
Bureau of Pensions Advocates Program	131	130.0	1.0	0.8	4-6
Veterans Appeal Board Program	48	45.5	2.5	5.5	5-6
	3,525	3,585.5	(60.5)	(1.7)	

* Forecast at November 30, 1993

** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Figure 4 presents the Portfolio's spending plan by activity.

Figure 4: 1994-95 Spending Plan by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Change		For Details See Page
			\$	%	
Health Care	679,141	626,829	52,312	8.3	2-29
Pensions	1,184,767	1,137,286	47,481	4.2	2-65
Economic Support	190,278	187,809	2,469	1.3	2-48
Departmental Administration	34,096	33,997	99	0.3	2-53
	2,088,282	1,985,921	102,361	5.2	

* Forecast at November 30, 1993

Figure 5 provides a five-year overview of the estimated value of the benefits provided to veterans and their dependants. These figures do not include operating costs except in the case of health care, where the costs of operating departmental institutions are included.

Figure 5: Benefits for Veterans and Dependants 1990-91 to 1994-95

(thousands of dollars)	1994-95 Estimates	1993-94 Forecast*	1992-93 Actual	1991-92 Actual	1990-91 Actual
Health Care	619,971	566,133	544,771	489,183	441,440
Pensions**	1,150,617	1,102,176	1,096,294	1,034,472	982,015
Economic and other Support Program Benefits	172,244	169,414	189,929	215,397	242,773
	1,942,832	1,837,723	1,830,994	1,739,052	1,666,228

* Forecast at November 30, 1993

** Includes burial grants.

E. Portfolio Publications

For further information on the Portfolio's programs and services, the following publications should be consulted:

- * Veterans Affairs Canada, SERVICES AND BENEFITS - VETERANS AFFAIRS, Minister of Supply and Services Canada, Cat. No. V32-21/1992 (E/F).

Veterans Affairs Canada, VETERANS INDEPENDENCE PROGRAM, Minister of Supply and Services Canada, Cat. No. V32-44/1991.

- * Bureau of Pensions Advocates Canada, VETERANS AND DEPENDANTS - DO YOU NEED LEGAL HELP IN OBTAINING SERVICE-RELATED BENEFITS?, Minister of Supply and Services Canada, Cat. No. V32-58/1992.

Canadian Pension Commission, PENSIONS FOR DEATH AND DISABILITY RELATED TO MILITARY SERVICE, Minister of Supply and Services Canada, Cat. No. V44-5/1990.

Veterans Affairs Canada, ALLOWANCES - WAR VETERANS ALLOWANCE AND CIVILIAN WAR ALLOWANCES, Minister of Supply and Services Canada, Cat. No. V44-4/1989.

- * Veterans Appeal Board Canada, VETERANS APPEAL BOARD, Minister of Supply and Services Canada, Cat. No. V32-57/1992.

These are available from the Communications Division, Veterans Affairs Canada, 66 Slater Street, Ottawa, ON, K1A 0P4.

* audio cassette available

Major Acts, Regulations and Orders-in-Council Administered by the Veterans Affairs Portfolio

1. Acts

Army Benevolent Fund Act
Children of Deceased Veterans Education Assistance Act
Department of Veterans Affairs Act
Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act
Pension Act
Soldier Settlement Act
Special Operators War Service Benefits Act
Supervisors War Service Benefits Act
The Returned Soldiers' Insurance Act
Veterans Appeal Board Act
Veterans Benefit Act
Veterans Insurance Act
Veterans' Land Act
War Service Grants Act
War Veterans Allowance Act
Women's Royal Naval Services and the South African Military Nursing Service (Benefits) Act

2. Regulations and Orders*

Army Benevolent Fund Regulations
Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations
Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations
Civilian Government Employees (War) Compensation Order
Deceased or Former Members Dependents Payment Order
Delegation of Powers (VLA) Regulations
Execution of Purchase of Property Documents Regulations
Flying Accidents Compensation Regulations
Gallantry Awards Order

* The following regulations were repealed in 1993: *Execution of Building Contracts Regulations*, *Execution of Documents Regulations*, *Execution of Leases Regulations*, and *Penitentiary Inmates Accident Compensation Regulations*.

Major Acts, Regulations and Orders-in-Council Administered by the Veterans Affairs Portfolio (cont.)

2. Regulations and Orders (cont.)

Guardianship of Veterans' Property Regulations
Infant or Person of Unsound Mind Payment Order
Last Post Fund Regulations
Memorial Cross Order (World War I)
Memorial Cross Order (World War II)
Pension and Allowance Adjustment Regulations
Pensioners Training Regulations
Regional Advisory Committee Regulations
Returned Soldiers' Insurance Regulations
Special Duty Area Pension Order
Vetcraft Shops Regulations
Veterans Allowance Regulations
Veterans Appeal Board Regulations
Veterans Burial Regulations
Veterans Estates Regulations
Veterans Health Care Regulations
Veterans Insurance Regulations
Veterans' Land Regulations
Veterans Treatment Regulations
War Service Grants Regulations

3. Administrative Arrangements

The Portfolio has shared responsibility for the administration of the following acts and regulations:

Defence Services Pension Continuation Act
Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Act
Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act
Halifax Relief Commission Pension Continuation Act

Veterans Affairs Program

1994-95
Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95	2-4
B. Use of 1992-93 Authorities	2-6

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95	
1. Highlights	2-7
2. Summary of Financial Requirements	2-10
B. Recent Performance	
1. Highlights	2-12
2. Review of Financial Performance	2-16
C. Background	
1. Introduction	2-18
2. Mandate	2-18
3. Program Objective	2-19
4. Program Organization for Delivery	2-19
D. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	2-22
2. Update on Previously Reported Initiatives	2-26
E. Program Effectiveness	2-27

Section II

Analysis by Activity

A. Health Care	2-28
B. Pensions	2-38
C. Economic Support	2-47
D. Departmental Administration	2-53

Section III

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	2-58
2. Personnel Requirements	2-59
3. Transfer Payments	2-61
4. Revenue	2-63
5. Net Cost of Program	2-64
B. Other Information	
1. Pensions	2-65
2. Management of Property Contracts	2-68
3. Returned Soldiers and Veterans Insurance	2-70

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Veterans Affairs Program			
1	Operating expenditures	527,148	557,306
5	Grants and contributions	1,527,899	1,527,542
(S)	Minister of Veterans Affairs - salary and motor car allowance	--	51
(S)	Re-establishment Credits under section 8 and Repayments under section 15 of the <i>War Service Grants Act</i> of compensating adjustments made in accordance with the terms of the <i>Veterans' Land Act</i>	12	12
(S)	Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	10	10
(S)	Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	539	539
(S)	Contributions to employee benefit plans	17,438	17,002
Total Program		2,073,046	2,102,462

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
Veterans Affairs Program		
1	Veterans Affairs - Operating expenditures, upkeep of property including engineering and other investigatory planning expenses that do not add tangible value to real property, taxes, insurance and maintenance of public utilities; to authorize, subject to the approval of the Governor in Council, necessary remedial work on properties constructed under individual firm price contracts and sold under the <i>Veterans' Land Act</i> , to correct defects for which neither the veteran nor the contractor can be held financially responsible, and such other work on other properties as may be required to protect the interest of the Director therein.	527,148,000
5	Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board.	1,527,899,000

Program by Activity

(thousands
of dollars)

1994-95 Main Estimates

	FTE*	Budgetary		Transfer payments	Total	1993-94 Main Estimates
		Operating	Capital			
Health Care	2,127	462,626 **	2,785	213,730	679,141	699,262
Pensions	349	18,840	74	1,150,617	1,169,531	1,187,234
Economic Support	337	26,024 ***	153	164,101	190,278	183,252
Departmental Administration	476	33,976	108	12	34,096	32,714
	3,289	541,466	3,120	1,528,460	2,073,046	2,102,462
1993-94 FTE	3,440					

* See Figure 31, page 2-59, for additional information on human resources.

** Includes "Other Health Purchased Services" of \$341.5 million.

*** Includes burial assistance of \$8.1 million.

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Veterans Affairs Program			
1 Operating expenditures	509,374,000	509,374,000	493,729,905
5 Grants and contributions	1,492,669,000	1,492,669,000	1,458,381,587
(S) Minister of Veterans Affairs - salary and motor car allowance	51,100	38,325	38,325
(S) Re-establishment Credits under section 8 and Repayments under section 15 of the <i>War Service Grants Act</i> of compensating adjustments made in accordance with the terms of the <i>Veterans' Land Act</i>	12,000	154	154
(S) Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment (<i>The Returned Soldiers' Insurance Act</i>)	10,000	14,606	14,606
(S) Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment (<i>Veterans Insurance Act</i>)	539,000	445,633	445,633
(S) Contributions to employee benefit plans	21,983,000	14,467,000	14,467,000
(S) Refunds of amounts credited to revenue in previous years		639,452	639,452
Total Program - Budgetary	2,024,638,100	2,017,648,170	1,967,716,662
Non-budgetary			
Loans to the Veterans' Land Act Fund pursuant to the <i>Veterans' Land Act</i> , Parts I, II and III as amended by Vote L55 Appropriation Act No. 3, 1970. Limit \$605,000,000 (net)		557,749,326	(12,323,075)

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95

1. Highlights

During the fiscal year 1994-95, the Veterans Affairs Program expects to achieve the following:

Health Care (see pages 2-23 to 2-26 and 2-28 to 2-37)

- pay \$620 million in benefits directly to or on behalf of clients to cover the costs of medical treatment, the Veterans Independence Program (VIP), hospital transfer agreements, institutional care and Other Health Purchased Services (OHPS) (see page 2-29);
- continue to review and monitor VIP expenditures to ensure that the program is focused on its original intent (see pages 2-23, 2-35 and 2-36);
- consult extensively with field staff and veterans' organizations to ensure that health care programs, particularly OHPS, meet their objectives and that any overlap, duplication or excess in the programs is addressed in a client-sensitive fashion (see pages 2-23 and 2-34);
- amend the *Veterans Health Care Regulations* if necessary to ensure that VIP benefits are provided to pensioners for their pensioned condition(s) and to consider, in consultation with field staff and veterans' organizations, minor regulatory changes that will assist VIP in meeting its basic objectives (see pages 2-33 and 2-37);
- control the rising costs of health care by negotiating best prices for services and benefits including institutional care and by coordinating purchases with other departments (see pages 2-23 to 2-25, 2-34 and 2-35);
- continue to verify the income status of all clients to ensure ongoing eligibility for benefits (see page 2-37);
- complete the veterans' section of the new Perley and Rideau Veterans Health Centre by the fall of 1995. This facility will provide 250 long-term care beds for veterans as a result of the transfer of Rideau Veterans Home to the jurisdiction of the Province of Ontario (see pages 2-25 and 2-30);
- continue to discuss the transfer of the two remaining departmental institutions (see page 2-28);
- collaborate with the Province of British Columbia, which will oversee the construction of 115 extended care beds to replace veterans' priority access beds in the Memorial Pavilion in Victoria (see page 2-32);

- collaborate with the Province of Newfoundland, which will oversee renovations to the Veterans' Pavilion of the Leonard A. Miller Centre in St. John's as well as facilities in Corner Brook and Grand Falls-Windsor;
- continue efforts to increase the availability of chronic care beds for veterans by following an approved federal-provincial negotiating policy (see pages 2-25, 2-26, and 2-30 to 2-32);
- ensure that on April 1, 1994, the accommodation and meal rates of institutionalized veterans are in line with the lowest provincial rate (see page 2-25); and
- continue negotiations with contract facilities nation-wide to implement both generic Operating Agreements and the Core Program (see pages 2-32 and 2-33).

Pensions (see pages 2-25, 2-26 and 2-38 to 2-46)

- deliver approximately \$1.2 billion worth of benefits to approximately 148,500 clients (see pages 2-39 and 2-40);
- continue to improve the efficiency and effectiveness of pension operations, with emphasis on electronic processing development and support (see pages 2-45 and 2-46); and
- continue to assess the impact of changes to the pension process which were recommended by the Pension Evaluation Study in September 1992 (see page 2-45).

Economic Support (see pages 2-26 and 2-47 to 2-52)

- pay \$133 million to approximately 33,000 recipients of War Veterans Allowance (WVA) (see pages 2-48 and 2-49);
- implementation will begin on several recommendations proposed by an evaluation of all funeral and burial programs available for veterans, to improve program delivery and cost effectiveness (see page 2-52); and
- revise the proposed *Veterans Administration of Benefits Regulations* following review by and consultation with the Department of Justice (see page 2-52).

Departmental Administration (see pages 2-26 and 2-53 to 2-57)

- ensure that Canada's participation in the Second World War is appropriately honoured through sponsorship of the Canada Remembers Program (see page 2-54);
- explore possible partnership opportunities with the Income Security Programs Branch of Human Resources Development (formerly part of Health and Welfare Canada), which is developing a new client service delivery network scheduled for completion in 1997-98 (see page 2-54);
- implement a revised departmental policy on harassment in the workplace;
- administer 7,726 property management agreements having a total outstanding principal of \$30 million, and provide property management services and advice to clients under Agreements of Purchase and Sale with The Director, The Veterans' Land Act (see page 2-56);
- implement a business resumption plan for the Portfolio in 1994-95 (see page 2-57);
- evaluate the feasibility of regional common services and locally shared services;
- employ best practices initiatives to meet employment equity objectives over the next three years (see page 2-55);
- undertake a number of projects to position the Department for the introduction of decentralized data processing (see page 2-55);
- review services and develop in concert with clients a set of Portfolio service standards (see page 2-57);
- continue to implement initiatives of the Human Resources Investment Policy (see page 2-57);
- continue to implement employment and staff relations changes outlined in Bill C-26, the *Public Service Reform Act* and Regulations (see page 2-57); and
- continue to implement official languages program initiatives (see page 2-56).

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Veterans Affairs Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Change	For Details See Page
Health Care	679,141	626,829	52,312	2-29
Pensions	1,169,531	1,121,600	47,931	2-39
Economic Support	190,278	187,809	2,469	2-48
Departmental Administration	34,096	33,997	99	2-53
	2,073,046	1,970,235	102,811	
Human resources** (FTE)	3,289	3,355	(66)	

* Forecast at November 30, 1993

** See Figure 31, page 2-59, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The financial requirements for 1994-95 are 5.2% or \$102.8 million higher than the 1993-94 Forecast expenditures (at November 30, 1993). The increase is due primarily to the following major items:

	(\$ millions)
• increase in pension benefits due mainly to the indexing of benefits to the Consumer Price Index and a change in the client mix	48.6
• increase in Other Health Purchased Services due to a combination of an increase in the number of long-term beds, inflationary factors, volume increase in health care due to aging, and changes in provincial legislation	28.0
• a reprofiling of capital contributions for contract beds and transfer of departmental institutions	16.5

• increase in the Veterans Independence Program due to moderate increases in cost of services to clients	6.6
• funding for the Benefits Redesign Project	4.0
• health and safety renovations at Ste. Anne's Hospital	2.6
• increase in the Last Post Fund grants to reflect a volume increase	1.6
• budgetary reductions to operating	(4.3)

Explanation of 1993-94 Forecast: Based on information available on November 30, 1993, the 1993-94 Forecast is 6.3% or \$132.2 million lower than 1993-94 Main Estimates of \$2,102 million (Extracts from Part II of the Estimates). The decrease is due primarily to the following:

	(\$ millions)
• a decrease in Other Health Purchased Services due to delays in construction of long-term beds and steps taken to control the rising costs of health	(59.0)
• a reprofiling of capital contributions for contract beds and transfer of departmental institutions	(10.1)
• a decrease in Veterans Independence Program expenditures due to steps taken to control rising costs	(2.2)
• lower than expected growth in pension payments resulting from a decrease in the projected number of clients	(65.5)
• decrease in the Last Post Fund to reflect a volume decrease	(5.0)
• increase in War Veterans Allowance resulting from a less rapid decline in client population than originally projected	9.6

B. Recent Performance

1. Highlights of the Program in 1992-93 and 1993-94

In recent years, emphasis within the Veterans Affairs Program has changed from providing income support to offering a wide range of health care benefits to meet the needs of an aging clientele. In the pension and economic support activities the focus has been on the introduction of further innovations and continued streamlining of the Department's benefit delivery systems.

Other highlights of the Veterans Affairs Program in 1992-93 and 1993-94 include:

Health Care (see pages 2-23 to 2-26 and 2-28 to 2-37)

- as of March 31, 1993, more than 390,000 veterans were eligible for services falling under the health care activity. In 1992-93, \$545 million in benefits were paid to, or on behalf of, clients for medical treatment, the Veterans Independence Program (VIP), hospital transfer agreements, institutional care and Other Health Purchased Services. This represents an increase of \$56 million or 11% over 1991-92 (see page 2-30);
- as of March 31, 1993, 87,975 clients were receiving VIP benefits. Of these, 84,286 were receiving care in their own homes and 3,689 were receiving care in community institutions. The total cost of this program in 1992-93 was \$168 million. This represents an increase of \$33 million or 24% over 1991-92 (see pages 2-30, and 2-35 to 2-37);
- a generic drug policy was implemented on April 1, 1993, to keep program costs down without affecting client service and to align more closely with similar provincial programs;
- effective January 1993, the Department increased the maximum monthly charge for accommodation and meals for institutionalized veterans from \$420 to \$541.80 while ensuring the highest level of income protection for dependent spouses (see page 2-25);
- amendments to the *Veterans Health Care Regulations* eliminating Type I (light, long-term) adult residential care for new Veterans Independence Program clients, while protecting this service for existing clients, came into effect July 1, 1993 (see page 2-37);
- fifty-two of 200 new priority beds for veterans became available in British Columbia as of March 31, 1993 (see page 2-32);
- the status of all income-qualified clients was reviewed to ensure ongoing eligibility for program benefits (see pages 2-26 and 2-37);

- in keeping with the government's approved strategy to address veterans' needs for long-term care beds over the next 20 years, the Department successfully negotiated and signed Master Agreements for veterans' health care with the Province of Alberta in April 1992 and with the Province of Newfoundland in mid-1993 (see page 2-26);
- the Royal Canadian Legion and the Department successfully piloted a cooperative project to examine the merits of involving the voluntary sector in providing services to veterans (see pages 2-35 and 2-36);
- in the spring of 1993, the Department conducted a care giver support pilot project in the Ontario and Prairie regions to provide information and training to both veterans who are caregivers and family members who provide at-home care to veterans. An evaluation of this pilot is underway (see page 2-36);
- on May 1, 1992, new benefit grids for the Treatment Accounts Processing System (TAPS) were introduced to clarify what benefits are available, who prescribes them, and which items require pre-authorization and by whom. Further changes to treatment benefits were made during 1993-94;
- by the end of July 1993, environmental problems at Camp Hill Medical Centre in Halifax were resolved and all 175 veterans' priority access beds were reopened;
- in May 1992, the new five-bed unit at St. Martha's Hospital in Antigonish, Nova Scotia, accepted its first admissions;
- in June 1992, a revised hospital bed strategy for new and redistributed priority access beds in Newfoundland was approved by the Treasury Board;
- in the summer of 1992, construction was completed on a 12-bed addition to Grand Falls Manor in New Brunswick and admissions began that August;
- effective October 1, 1992, Rideau Veterans Home was transferred to the Province of Ontario. Along with the existing Perley Hospital, the home will be replaced with a new long-term care institution to be named the Perley and Rideau Veterans Health Centre (see page 2-30);
- thirty-eight new priority access, chronic care beds became available for veterans in Alberta on October 1, 1992;
- most counselling functions are now, or will be by 1994-95, supported with a lap-top computer system, which is being phased in on a national basis; and
- in the fall of 1993 the new Case Management System was implemented to improve support to direct client service (see page 2-37).

Pensions (see pages 2-25, 2-26 and 2-38 to 2-46)

- during 1992-93, 150,282 clients received pension payments totalling \$1,093 million. Pension benefits were increased by 1.8% on January 1, 1993, to reflect changes in the Consumer Price Index (see page 2-40);
- primarily as a result of the Pension Evaluation Study, several changes to the pension process were implemented in both the 1992-93 and 1993-94 fiscal years. These changes have led to streamlined operations and reduced turnaround times (see pages 2-45 and 2-46);
- effective July 1, 1992, wartime high-seas merchant mariners were recognized as Merchant Navy Veterans. As of March 1993, 125 applications were received for benefits under these new provisions (see page 2-46);
- changes to the Life Certificate Program have been implemented to ensure that 100% of pension recipients (up from 30%) will be contacted annually to ensure they are receiving the benefits to which they are entitled (see page 2-46); and
- the Department continued to automate manual processes, and make system changes, to streamline the pension process (see pages 2-45 and 2-46).

Economic Support (see pages 2-26 and 2-47 to 2-52)

- as of March 31, 1993, 37,943 clients were receiving War Veterans Allowance. The total benefit payment in 1992-93 was \$155 million. Quarterly indexing of allowance benefits increased the maximum rates by 1.3% (see page 2-49);
- an opportunity evaluation of the further harmonization of the electronic data processing (EDP) benefit delivery systems of Health and Welfare Canada and Veterans Affairs Canada was completed in 1992 with a recommendation that consideration of further harmonization be undertaken by the Benefits Redesign Project (see pages 2-51 and 2-52);
- the Department continued to monitor the effects of the implementation of Bill C-84. Given Royal Assent on June 18, 1992, Bill C-84 amended allowance legislation by recognizing high-seas merchant mariners as Merchant Navy Veterans effective July 1, 1992, and by withdrawing eligibility recognition for resistance group members effective March 2, 1992 (see page 2-51);
- in 1992-93 an examination of the impact of earlier recommendations concerning the Assistance Fund Program revealed that the cost of making changes to program delivery would be prohibitive (see page 2-51);
- amendments made to the *Veterans Burial Regulations* and the *Last Post Fund Regulations* stipulated that effective July 1, 1993, applications for assistance must be submitted within a one-year period following the death of an eligible person (see page 2-52);

- an evaluation of the existing funeral and burial programs available for veterans was completed in October 1993 and the results are currently being reviewed (see page 2-52);
- the number of allowance recipients participating in direct deposit continued to increase (see page 2-51);
- the draft *Veterans Administration of Benefits Regulations*, designed to improve the management of administered accounts, is being examined by the Department of Justice (see page 2-52);
- the repeal of the *Family Allowances Act* benefited WVA recipients with dependent children (see page 2-51);
- three additional cemetery restorations were approved for Canadian sites (see page 2-52); and
- amendments to the *Veterans Burial Regulations* which would consolidate the Portfolio's two funeral and burial programs are presently being revised by the Department for completion in consultation with the Department of Justice (see page 2-52).

Departmental Administration (see pages 2-26 and 2-53 to 2-57)

- Portfolio policies and procedures were implemented and appropriate systems developed to support the March 31, 1993, introduction of Single Operating Budgets;
- recruitment of the full complement of indeterminate positions for the Ontario Regional Office in Kirkland Lake was completed by July 1993 and the new regional office building was occupied in May 1993. All new employees have been trained and the regional office has accepted full operational responsibility to meet the needs of its clients. All activity necessary to re-establish the original Toronto indeterminate staff pursuant to the Workforce Adjustment Policy or to assist those employees who wished to voluntarily terminate their employment with the Public Service was finalized in December 1993. The Toronto Regional Office closed permanently on December 31, 1993;
- in April 1993, the Benefits Redesign Project Team was established to explore opportunities for improving the delivery of client services and benefits (see pages 2-26 and 2-54);
- in accordance with PS 2000 recommendations, self-learning centres were established and alternative work arrangements were approved under the Human Resources Investment Policy in September 1993 (see page 2-57);
- three new employment equity committees were established and the Employment Equity Plan was implemented in December 1993 (see page 2-55);
- implementation of the *Official Languages Regulations* was completed in December 1993 (see page 2-56);

- implementation of the first phase of the Technology Strategy and Architecture Plan during 1993-94 addressed a number of positioning initiatives in support of the Benefits Redesign Project (see page 2-55); and
- during 1993-94, training packages were developed for the Business Resumption Planning Program, a Treasury Board Secretariat initiative (see page 2-57).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change
Health Care	586,804	633,112	(46,308)
Pensions	1,112,174	1,129,033	(16,859)
Economic Support	223,167	220,224	2,943
Departmental Administration*	45,572	42,269	3,303
	1,967,717	2,024,638	(56,921)
Human resources** (FTE)	3,530	3,508	22

* Includes Management of Property Contracts.

** See Figure 31, page 2-59, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The 1992-93 Actual expenditures were 2.8% or \$56.9 million less than the 1992-93 Main Estimates. This was due primarily to:

	(\$ millions)
• increase in Veterans Independence Program due mainly to the implementation of advance payments	6.1
• severance pay and maternity	2.1
• a reprofiling of capital contributions for contract beds and transfer of departmental institutions	(17.4)

- decrease in Pensions due to a minor variance of 1% from original projections (12.1)
- decrease in Other Health Purchased Services due to a minor variance of 3.4% from original projections (11.4)
- decrease in War Veterans Allowance payments resulting from a more rapid decline in client population than originally estimated (11.0)
- reductions in Employee Benefit Plan costs (7.5)
- budgetary reductions to operating (3.6)
- decrease mainly due to transfer of Rideau Veterans Home (2.3)

C. Background

1. Introduction

The Veterans Affairs Program is one of four programs that constitute the Veterans Affairs Portfolio. Under the authority of the *Department of Veterans Affairs Act* and related acts and regulations, the Department provides a wide range of benefits and services to veterans and eligible civilians as well as their dependants and survivors. These benefits and services include disability pensions; prisoner-of-war compensation; economic support in the form of allowances; counselling; medical, surgical and dental treatment; prosthetic appliances; home care; long-term institutional care; trust management; funeral and burial grants; veterans' insurance; Assistance Fund grants; commemoration; the Veterans Independence Program; and the acquisition of title to property.

2. Mandate

The mandate of Veterans Affairs Canada is to meet the needs of Canadians who served their country during wartime and to honour those who gave their lives in that service. The authority for this Portfolio program is contained in the *Department of Veterans Affairs Act*, 15 other acts of Parliament, 22 sets of regulations and seven orders-in-council.

The Veterans Independence Program, institutional care, medical, surgical and dental treatment, and other health care services and benefits are authorized under the *Veterans Health Care Regulations*.

Pension benefits include the provision of disability pensions, prisoner-of-war compensation, and ancillary (non-medical) and other benefits, such as attendance allowance, exceptional incapacity allowance and clothing allowance. Decisions concerning pension benefits are adjudicated by the Canadian Pension Commission under the authority of the *Pension Act*, the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* (Parts I-X), the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation and Pension Continuation Acts*, and other related acts, orders and regulations. Veterans Affairs Canada is also responsible for providing administrative and delivery support for pension benefits.

Economic support benefits are authorized under the *War Veterans Allowance Act*, Parts I and XI of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, and the *Assistance Fund Regulations*. Trust management, funeral and burial grants, and veterans' insurance are among the commemorative and other related special programs that are authorized under several acts, regulations and orders. Legislation for these special programs includes the *Veterans Burial Regulations*, the *Veterans Insurance Act* and the *Children of Deceased Veterans Education Assistance Act*.

Property contracts are authorized under the *Veterans' Land Act*.

3. Program Objective

The objective of the Veterans Affairs Program is to provide support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans, their dependants and other eligible persons.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: As shown in Figure 3 (page 2-21), the Veterans Affairs Program is divided into four activities: health care, pensions, economic support and departmental administration. The latter activity provides services to the entire Portfolio and ensures that the Program's resources are managed effectively.

Organizational Structure: The Veterans Affairs Program consists of a Head Office (Charlottetown and Ottawa), five regional offices, 32 district offices, one hospital and one long-term care facility.

The Deputy Minister manages the Veterans Affairs Program, assisted by three assistant deputy ministers, an executive director, two directors general, a senior advisor and a senior legal counsel:

Senior Assistant Deputy Minister
Assistant Deputy Minister, Veterans Services/
Executive Director, Canada Remembers Program
Assistant Deputy Minister, Corporate Services
Director General, Portfolio Executive Services
Director General, Communications.
Senior Advisor, Harassment in the Workplace
Senior Legal Counsel

Figure 3 illustrates the Program's organization and its activities. The branches and independent divisions of the Department have the following responsibilities:

- **Deputy Minister's Office:** The Deputy Minister provides executive direction to the Veterans Affairs Program, and to the Portfolio on matters having Portfolio-wide impact.
- **Senior Assistant Deputy Minister's Office¹:** The Senior Assistant Deputy Minister supports the Deputy Minister by managing the departmental planning function and providing executive direction to strategic projects having Portfolio-wide impact.
- **Executive Director, Canada Remembers Program¹:** The Executive Director supports the Minister, Secretary of State and Deputy Minister in their national and international responsibilities for the Canada Remembers Program by managing the work of the Canada Remembers Commemorative Committee and ensuring the maximum participation of other government agencies and departments, veterans' organizations and the private sector.

¹ The Assistant Deputy Minister, Veterans Services Branch, has been assigned the responsibilities of Executive Director, Canada Remembers Program. During this period, the Senior Assistant Deputy Minister assumes responsibility for management of Charlottetown-based operations of Veterans Services Branch. Other Veterans Services operations remain with the Assistant Deputy Minister, Veterans Services Branch.

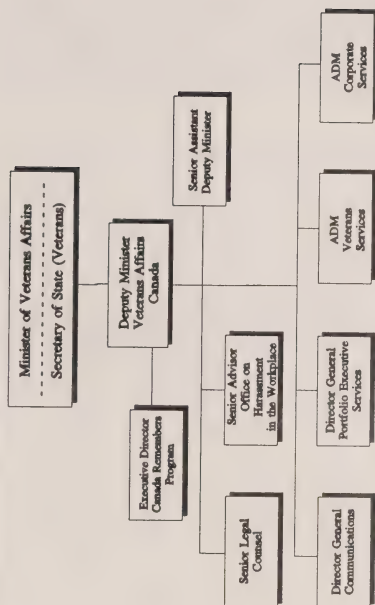
- **Veterans Services Branch¹:** This branch is responsible for delivering pensions and health care, and for providing social and economic support to veterans and qualified civilians in all regions of Canada. Health care is provided to eligible veterans in the departmental hospital at Ste-Anne-de-Bellevue, in veterans' homes, in contract hospital beds and in hospitals of choice. The branch is also responsible for providing emergency and ongoing income support, social counselling and referral services.

The Branch Head Office in Charlottetown maintains functional and line authority over program operations within the health care, pensions and economic support activities. It is also responsible for negotiating with the provinces and for delivering certain other centrally-managed programs including Battlefield Memorials and Foreign Countries Operations.

- **Corporate Services Branch:** This branch is responsible for the financial, human, information technology and materiel resources of the Portfolio; ensuring the effective and efficient use and protection of these resources; conducting internal audits and evaluations for all Veterans Affairs operations on a cyclical basis; administering property agreements with participating veterans and assisting veterans settled under the *Veterans' Land Act*; providing Portfolio support services, i.e. records and facilities management and videoconferencing; Business Resumption Planning; security and emergency preparedness measures; employment equity and official languages programs; and coordination of PS 2000, service standards and locally shared services initiatives.
- **Portfolio Executive Services:** This division is responsible for providing executive services to the Deputy Minister, Secretary of State and the Minister. It is also responsible for ensuring policy consistency internally and externally, as well as for liaison with veterans' organizations, Parliamentary committees, and central agencies. The division is also responsible for converting approved policy into legislation and for ensuring that government policy is reflected in legislation and regulations.
- **Communications Division:** This division manages the development of Portfolio communications policies and programs, commemoration activities and special events, and provides public and media relations, media training, information, and publishing services and advice in support of Portfolio activities. Access to Information requests and Privacy Act activities, and Portfolio library services are also included in this division.
- **Office on Harassment in the Workplace:** This office is responsible for helping departmental managers and employees create and maintain a workplace free from all forms of harassment.
- **Senior Legal Counsel:** The Senior Legal Counsel and several Justice Department employees provide legal advice to the Department.

¹ The Assistant Deputy Minister, Veterans Services Branch, has been assigned the responsibilities of Executive Director, Canada Remembers Program. During this period, the Senior Assistant Deputy Minister assumes responsibility for management of Charlottetown-based operations of Veterans Services Branch. Other Veterans Services operations remain with the Assistant Deputy Minister, Veterans Services Branch.

Figure 3: 1994-95 Resources by Organization and Activity



Activity Structure				Activity Totals (\$'000)	FTE**
Health Care				679,538	2,603
Pensions				1,169,531	349
Economic Support				189,778	500
Departmental Administration	2,150	1,100		30,846*	476
Total	2,150	1,100		2,035,847	3,289

* Includes Deputy Minister, Senior Assistant Deputy Minister, Office of the Secretary of State, Office on Harassment in the Workplace and Senior Legal Counsel.

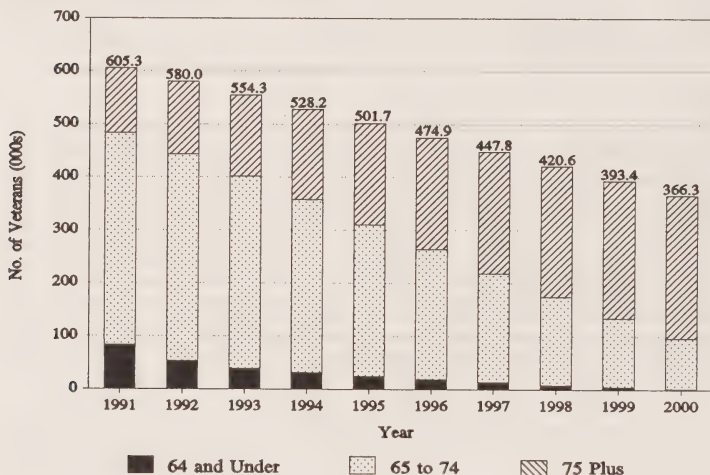
** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The aging of the veteran population continues to be the most important external factor affecting the Department. Of Canada's total veteran population, 28% are 75 years of age or older, 65% are between the ages of 65 and 74, and the remaining 7% are under 65. As veterans age, their health care needs tend to multiply and the number of pensionable conditions can increase. Notwithstanding the decline in the number of veterans, the Program's caseload continues to increase and the more extensive health needs of individual veterans are raising the costs of health services. As Second World War and Korean War veterans retire from the workforce and Regular Force members retire from service, they are more likely to apply for disability pensions. Changing needs associated with the veteran population are having a significant impact on the whole Program and, in particular, on the health care, pensions and economic support activities. Figure 4 reflects the aging trend of all veterans over a ten-year period.

Figure 4: Aging Trend of Veterans



The aging of veterans has also had an impact on the manner in which the Portfolio communicates with its clients. In addition to its participation in the Infocentres project, which is aimed at providing Canadians with increased access to the federal government in smaller centres, the Department is continuing to consult with field staff to develop appropriate communication products tailored to veterans' specific needs (e.g. larger print and simpler, less bureaucratic text in publications and letters). It remains apparent, however, that the traditional methods of communication need to be augmented by more personal contact and counselling for each benefit sought and in the ongoing management of individual cases if the Department is to effectively communicate with its clientele.

Health Care: Other significant factors concern the availability of provincial health programs for long-term care for veterans and the number of disabled persons among the veteran population. Cost containment in provincial health programs has been a growing concern since the spring of 1991. Provinces are commissioning or have completed comprehensive studies to address changes in the delivery of their health care programs in light of increasing health care costs, fiscal restraint and the changing needs of citizens. There will be increased costs to the Department as a direct result of provincial cost containment policy changes in the health care environment. Four provinces are currently changing the way they determine co-insurance for institutional care by indexing the rates to income.

In an ongoing effort to respond to veterans' needs and to changes in provincial health care delivery which have an impact on veteran clients, the Department continues to analyze trends in long-term care and to study new approaches for improved and cost-effective program delivery. In order to ensure benefits and services are delivered to those who need them and to confirm that original program objectives continue to be met, the Department will closely monitor and review program costs and impacts.

Extensive consultations have been initiated at the field delivery level to ensure that impediments to cost-effective delivery are identified and resolved in a timely and compassionate manner and a Field Advisory Committee (FAC) on health care cost containment has been established. Committee members were drawn from district, regional and head offices and were tasked with examining cost containment initiatives designed to meet fiscal restraint targets established in the December 1992 Fiscal and Economic Statement. All levels of the organization continue to be involved in developing cost containment initiatives to ensure that quality of care for clients will not be diminished in the process of meeting restraint targets. This FAC on Health Care Cost Containment has met several times to date and has produced recommendations which are in turn the subject of ongoing consultations with veterans' organizations. As well, a project implementation team has been established within the Health Care Division in Charlottetown to examine and implement recommendations as expeditiously as possible.

Over the next 15 years, most veterans and other clients of the Department will fall into age groups which traditionally have heavy demands for health services. This will have a great impact on the Department's health care activities, affecting everything from support in the home to long-term institutional care. The caseload has risen dramatically, particularly within the Veterans Independence Program (VIP). Factors influencing workload include the more complex health care needs of individual veterans and several recent extensions of VIP eligibility (Canada Service Veterans, Merchant Navy Veterans and Special Duty Area pensioners). While some health care program caseloads are beginning to level off, the institutional care caseload will grow and the labour intensity of providing services to each veteran and family will increase. Moreover, a review of some of the health care program features will be helpful to ensure the needs of veterans 75 years and older can be met efficiently in co-operation with provinces.

Figures 5 and 6 illustrate why, over time, the need for care is likely to increase, creating additional pressure for more home and community institution services.

Figure 5: Aging Trend of Canadian Male Veterans

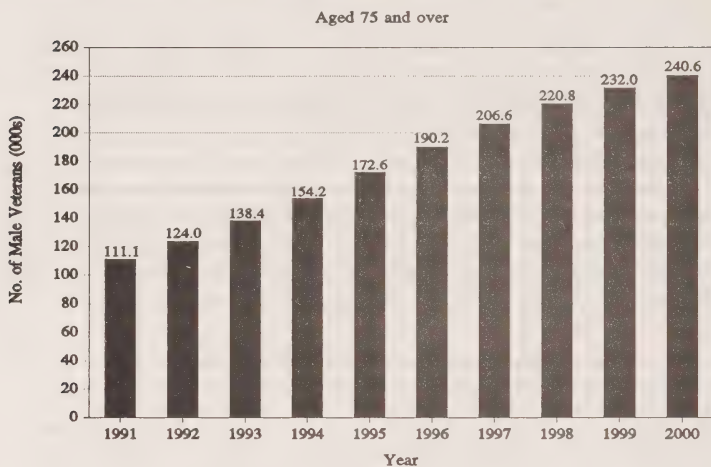
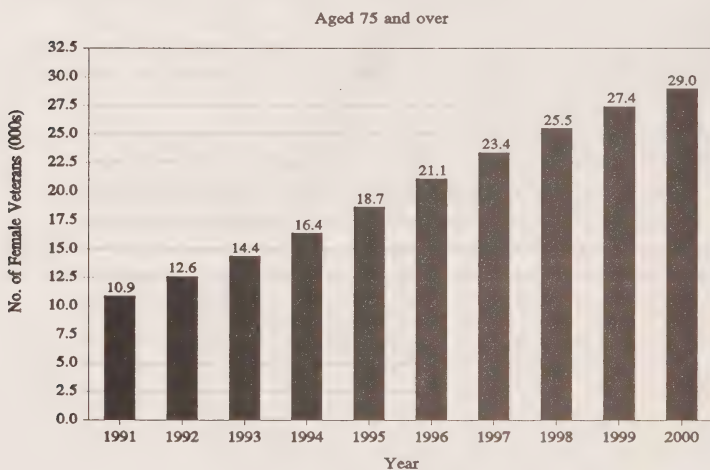


Figure 6: Aging Trend of Canadian Female Veterans



The quality and supply of chronic care beds for veterans and the availability of provincial health programs for long-term care of veterans remain central planning issues and priorities of the Department. Because health care is generally a provincial responsibility, the Department has been conducting specific negotiations with individual provinces since 1988 for the construction of new, federal Type III chronic care beds. The Department's negotiating policy, approved by the Treasury Board, also requires that eligible veterans, as provincial residents, have access to provincial programs before being supplemented by Veterans Affairs' programs. Since 1989, the Department has successfully concluded specific agreements with five of the provinces for the distribution of 309 additional chronic care beds for veterans and for the provision and funding of veterans' health care services. Also, as part of the negotiated arrangements for the new Perley and Rideau Veterans Health Centre, 50 long-term care beds were relocated from the bed-stock at the Psychiatric Institute in London, Ontario and 50 were allocated by the province, to complete the total allocation of 250 beds in Ottawa. In addition to these activities, in 1994 the Department will conduct a study to review veterans' long-term care bed needs. This study will review, evaluate and update the findings, conclusions and recommendations of the Department's 1988 bed study, taking into consideration the demographic changes in the veteran population, recent developments in the Canadian health care environment and changes in health care delivery in the provinces.

In 1990, the government announced that increases in accommodation and meal rates paid by institutionalized veterans (those receiving care for their pensioned conditions pay for neither) would be gradually phased-in over a two-year period. In April 1992, this rate was \$541.20 per month. Effective April 1, 1993 and every year thereafter, the rates will be changed to match the lowest provincial rate that was in effect the preceding July 1st. This way, even with the new charges, all veterans will consistently pay the lowest accommodation and meal rates in Canada. To further reduce the impact of these increases, income protection for couples separated by the veteran's institutionalization was increased on April 1, 1991. This allows spouses of institutionalized, low-income veterans to maintain an income equal to the married rate paid to recipients of War Veterans Allowance.

Pensions: The Department's delivery of the Disability Pension Program is influenced by several external factors. One of the most significant is the number of organizations involved in the pension process from both a delivery and support viewpoint. The legislative requirements for coordinating the various agencies involved make the administration of this program complex and can add to the length of time required to process claims.

As pension recipients age, existing medical conditions may worsen and new conditions may emerge. The increase in the average number of medical conditions diagnosed, the higher assessments awarded for disabilities and the greater number of applications received for attendance, clothing, and exceptional incapacity allowances, are all indicative of the impact of the aging process on the pension process. As an example, the number of attendance allowance applications rose from 2,681 in 1990-91 to 3,624 in 1992-93; this represents a 35% increase over the three-year period.

Changes in social patterns, which have introduced non-traditional family units, have made determination of the eligibility of survivors and dependants more complex and have affected the length of time it takes to process ancillary (non-medical) claims.

With fewer resources available to meet the increasing workload, the Department is responding by streamlining and upgrading work procedures, systems and services. Improvements in service to pension recipients, both in overall efficiency of the program and in accessibility, is a continuing priority.

Economic Support: When allowance recipients and their dependants become eligible for benefits under the *Old Age Security Act*, the Canada and Quebec Pension Plans, or similar programs originating in other countries, their need for income support from the WVA Program is reduced or eliminated. Because the WVA Program is a "gateway" to health care benefits, applications for allowance continue to be received and workload remains steady even though the number of persons actually receiving allowances is declining. Some new applicants, or existing allowance recipients, might meet the eligibility requirements of the WVA Program but will not be granted, or will no longer be granted, allowance payments because they, or their spouse, are receiving other income supplements. Commonly known as "near recipients", these people are nonetheless eligible to receive health care benefits like treatment and VIP. Processing effort continues to be required to annually review the income status of all "near recipients" to ensure ongoing eligibility for health care benefits.

The workload in other economic support programs has been increasing steadily, notably in the areas of commemoration, funeral and burial support, veterans' insurance and the Assistance Fund.

Departmental Administration: The Income Security Programs Branch of Human Resources Development is developing a new client service delivery network which is scheduled for completion in 1997-98. Considering that over 80% of the Department's clients are also clients of the Income Security Programs Branch, and that its delivery systems are in need of updating, the Department was directed by the Treasury Board to explore possible opportunities for a partnership arrangement. Consultations have been ongoing since 1992.

2. Update on Previously Reported Initiatives

No new initiatives were reported in 1992-93.

1987-88 Expenditure Plan Initiatives

Veterans' Beds: Resulting from the authorities received from Cabinet and the Treasury Board following the 1988 study of long-term care bed needs for veterans, the Department has made significant progress, in cooperation with the provinces, in providing additional veterans' chronic care beds as well as developing federal-provincial agreements for the provision of veterans' health care. As of October 1, 1993, Master Agreements were signed with the provinces of British Columbia, Alberta, New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland.

Veterans Land Administration (VLA): On July 1, 1992, the Veterans Land Administration ceased to exist as a separate agency. All program responsibilities were subsequently integrated into the Corporate Services Branch under the new Property Management Directorate. The wind-up and integration of VLA into the Department has had no adverse effect on service to clients. Loans remain in force and clients continue to receive the same services from Veterans Affairs Canada. This initiative is now considered complete.

E. Program Effectiveness

Information on program effectiveness is included with the general activity information located in Section II (see pages 2-30, 2-40, 2-49, and 2-54).

Section II

Analysis by Activity

A. Health Care

1. Objective

To provide veterans and other eligible persons with health and social services, including advice and information, needs assessment, referrals, and benefit administration and delivery.

2. Description

Generally, the health care benefits and services provided by the Department comprise:

- Health Care Benefits - medical, surgical and dental examination or treatment; the issue and maintenance of prosthetic and related devices, as well as necessary home adaptations to support the use of prosthetics; supplementary benefits; treatment allowances; and other community health care benefits and services;
- Veterans Independence Program (VIP) Services - home care, ambulatory health care, social transportation, home adaptations that allow clients to carry out activities associated with daily living, and intermediate care in a community facility. All of these services are aimed at improving and maintaining health and independence in the home or community; and
- Long-term Care - care in a departmental facility or contract bed (intermediate or chronic care and, under exceptional circumstances, adult residential care) and chronic care in a community facility.

The Department operates two long-term care institutions: Ste. Anne's Hospital and Saskatoon Veterans Home. The total operating cost of these institutions for 1994-95 is estimated at \$64.7 million.

The Department has negotiated priority access for veterans to 3,423 long-term "contract" beds (i.e. beds guaranteed through agreements) in provincial facilities. Of these, 3,056 were available for use as of March 1993. This latter number will continue to increase as new priority access beds, as agreed to by the Department and the provinces, become available over the next several years.

3. Resource Summaries

In 1994-95, health care will account for approximately 33% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 65% of its human resources. Benefits and services to clients account for approximately 91% of health care expenditures. The operation of the two departmental institutions accounts for 54% of health care human resources.

Figure 7: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast* 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE**	\$	FTE**	\$	FTE**
Departmental institutions	64,686	1,153	62,010	1,133	67,661	1,198
Benefit payments						
Negotiated agreements relating to transfer of veterans' hospitals	34,430		17,923		9,188	
Hospital of choice and contract institutions	132,797		122,000		112,224	
Medical, surgical and dental treatment and prosthetics	193,645		177,000		173,056	
Veterans Independence Program	177,600		171,000		168,302	
Miscellaneous	1,700		1,700		1,610	
Veterans' travel	15,113		14,500		12,730	
Health care program delivery	59,170	974	60,696	1,024	42,033	1,100
	679,141	2,127	626,829	2,157	586,804	2,298

* Forecast at November 30, 1993

** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

See page 2-10 for an explanation of the other major changes between the 1993-94 Forecast and the 1994-95 Estimates.

Figure 8: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Departmental institutions	67,661	1,198	73,000	1,260	(5,339)	(62)
Benefit payments						
Negotiated agreements relating to transfer of veterans' hospitals	9,188		26,568		(17,380)	
Hospital of choice and contract institutions	112,224		116,823		(4,599)	
Medical, surgical and dental treatment and prosthetics	173,056		174,887		(1,831)	
Veterans Independence Program	168,302		162,200		6,102	
Miscellaneous	1,610		2,349		(739)	
Veterans' travel	12,730		16,925		(4,195)	
Health care program delivery	42,033	1,100	60,360	1,024	(18,327)	76
	586,804	2,298	633,112	2,284	(46,308)	14

See page 2-16 for an explanation of major changes between the 1992-93 Main Estimates and the 1992-93 Actuals.

4. Performance Information and Resource Justification

Contract Institutions: The Department has access to 3,423 "contract beds" in provincial facilities. Some of these facilities are not currently ready to accept veteran patients, however, given that they were initially designed to accommodate lower levels of care and require upgrading in order to meet long-term care standards. In addition, several of the provinces are currently examining their respective health care programs to determine the actual needs of non-veteran clients before making commitments to long-term capital ventures. As of March 31, 1993, the number of beds available for use was 3,056.

Included among the total number of contract beds are 250 long-term care beds allocated for the new Perley and Rideau Veterans Health Centre in Ottawa. It is expected that the veterans' component of this facility will be ready for occupancy by late 1995, until which time 130 beds remain available at Rideau Veterans Home and 50 at the National Defence Medical Centre.

Efforts to upgrade beds remain a part of the approved policy for ongoing negotiations with the provinces. The Department's contributions for specific institutions as a result of the transfer of health care facilities to the provinces are shown in Figure 9.

Figure 9: Contributions to Provinces for Hospital Transfers (\$000s - current year \$)

Province	Institution	Future Years	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Actual 1992-93	Previous Years	Total
Alberta	New long-term care beds (various locations)	--	--	--	3,982	--	3,982
British Columbia	Vancouver Dental Clinic	--	--	257	289	104	650
	New long-term care beds (various locations)	3,654	4,100	3,472	2,125	1,671	15,022
	Tillicum Lodge	--	7,265	3,500	1,735	--	12,500
New Brunswick	New long-term care beds (various locations)	--	--	--	65	516	581
Newfoundland	Upgrade Veterans Pavilion in in St. John's and new long- term care beds (various locations)	--	2,100	4,000	--	--	6,100
Nova Scotia	New long-term care beds (various locations)	--	2,814	1,164	487	--	4,465
Ontario	Perley Hospital	15,033	18,000	5,000	456	1,150	39,639
	Sunnybrook Dental Clinic	--	--	158	--	--	158
Quebec	Centre hospitalier Côte-des-Neiges (formerly Queen Mary Hospital)	--	151	372	49	14,001	14,573
		18,687	34,430	17,923	9,188	17,442	97,670

* Forecast at November 30, 1993

Improvements continue to be made to institutions across Canada where veterans have priority access to chronic care beds.

The Memorial Pavilion in Victoria, British Columbia, was built in 1947 and has been administered by the Royal Jubilee Hospital since it was transferred to the province in 1974. At the time of transfer, the physical facility was inadequate. Over the past 15 years federal funding has been provided to upgrade it; however, it still does not meet provincial extended-care and earthquake (building) construction standards. Based on discussions with the province's Ministry of Health, agreement was reached on the construction of a new 225-bed multi-level care facility within metropolitan Victoria; 115 of these beds will address the current and future needs of the veteran population in the Victoria area. Construction is planned for completion and occupancy in early 1995. As well, 52 new priority access, chronic care beds are now available for veterans in British Columbia.

Shaughnessy Hospital ABC 3 Wing, which used to accommodate 75 intermediate care beds (Type II) for veterans, was closed in April 1992 because the building did not meet required standards. All veterans have moved to either the George Derby Centre or community facilities which were agreeable and suitable to their needs.

C4 Wing of Shaughnessy was also closed as it, too, did not meet requirements for providing long-term care. The 50 chronic (Type III) care beds for veterans were moved to either Brock Fahrni (adjacent to the main Shaughnessy Hospital building) or suitable community care facilities where the needs of veteran clients can be met.

The transfer of veteran patients from the Psychiatric Institute of the Victoria Hospital in London, Ontario to Parkwood Hospital and, where appropriate, the London Psychiatric Hospital, was completed in March 1993. The Department closely monitored the progress and integration of these veteran patients in their respective new locations throughout the past year to ensure their continued well-being.

Operating Agreements and the Core Program: Institutional care offered to veterans comes under the jurisdiction of the provincial departments of health or other ministries. The Department respects this jurisdiction and works cooperatively with the provinces to meet its obligation to monitor the services received by clients and ensure value for money where the Department has a financial responsibility.

To this end, in 1990 the Department established a generic Operating Agreement as well as a Core Program to improve the management of its institutional care program and of fiscal arrangements with contract facilities. Over time, the Operating Agreement will replace existing agreements governing the day-to-day relationship between the Department and its various contract facilities. This will ensure greater uniformity in the details governing these important relationships.

The Operating Agreement describes the relationship between the Department and institutions in a number of areas, such as:

- admission and discharge procedures;
- the Department's service expectations;
- costs associated with service levels;
- an accountability mechanism - governing quality assurance and accreditation;
- complaint investigation and dispute resolution; and
- cost accounting mechanisms.

While the Operating Agreement provides the framework for the relationship between the Department and the facility, it may also include the province as a signatory.

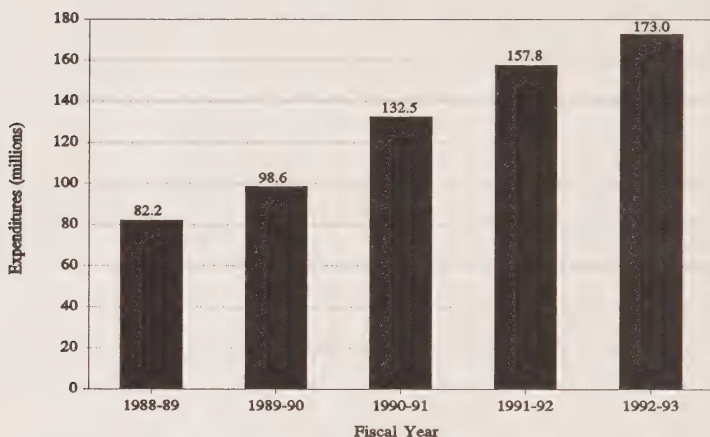
The Core Program may form part of the Operating Agreement. It outlines the Department's expectations for services and programs to be provided by the facility and also suggests a method to present estimated costs for the delivery of the health care provided. The Core Program components ensure that the quality of care, health services and special services are appropriate for each type of care provided. Components of the Core Program include professional services (e.g. nursing, social work, therapies), hotel services (e.g. dietary and housekeeping) and overhead costs (e.g. education).

The Canadian Red Cross Society delivers a program of arts and crafts activities, which is fully funded by the Department, to institutionalized veterans at 14 sites across Canada. A site-by-site review of the program, initiated in 1990-91, is scheduled for completion in 1993-94. The review focused on an appropriate delivery of services to meet the changing needs of institutionalized veterans. The results of this initiative will be used as the basis for developing a long range plan for the Arts and Crafts program, in conjunction with the Canadian Red Cross Society.

Medical, Surgical and Dental Treatment (including drugs and prosthetics): Eligible veterans and other qualified persons are entitled to medical, surgical and dental treatment (including drugs and prosthetic appliances) under the *Veterans Health Care Regulations*. Disability pensioners are provided with treatment at departmental expense for disabilities related to their pensionable conditions. In addition, treatment may be provided for non-pensioned conditions when these are not covered by a provincial health insurance plan and the veteran is receiving services under the Veterans Independence Program, or when the veteran or eligible civilian has a low income as defined by the *War Veterans Allowance Act*.

Expenditures depend upon the health care services each province provides under its provincial health plan. Figure 10 shows what the Department has paid over the past five years for medical, surgical and dental treatment and prosthetics expenses.

Figure 10: Treatment Benefit Expenditures



In April 1990, the administration of payment for treatment services was contracted to Blue Cross. Known as the Treatment Accounts Processing System (TAPS), this automated service enables veterans to avoid out-of-pocket expenses through the use of their TAPS card and has eliminated much of the need for departmental reimbursements. Currently, TAPS provides services to a potential eligible client base of 170,000 nation-wide. By the end of 1993-94, a new five-year contract for this service will be awarded by competitive process, for the period 1995-2000.

Health care is increasingly influenced by the financial environment. Restraint is affecting all levels of government and health costs are increasing. In December 1992 Treasury Board Ministers directed the Department to review its health and income support programs and operations with a view to containing or reducing costs. As a result, the Department has now initiated a review of all health programs in the OHPS allotment. This review will be undertaken in close co-operation with Treasury Board Secretariat, Office of the Comptroller General and the Department of Finance as requested and will focus on managing spending pressures from within, avoiding increased program expectations and obtaining operating efficiencies. The review will entail extensive consultation with field staff and veterans' organizations to identify, prioritize and implement cost containment initiatives on an ongoing basis. The issue of cost containment is a particularly challenging one for the Department

because provincial changes designed to contain expenditures may result in increased federal health care costs.

The Veterans Independence Program (VIP): VIP offers eligible veterans home care and community-based long-term care. Since its beginning in 1981, the program has grown steadily as new groups have become eligible for benefits. As of March 31, 1993, a total of 87,975 clients were in receipt of VIP benefits. This represents a 7.3% increase in clients over the previous year. In 1993-94, VIP will have a client base of approximately 84,000 recipients and expenditures of \$171 million.

In 1992-93, the majority of VIP applications are processed within a month.

VIP workload continued to rise in 1992-93 due to the addition of approximately 6,000 new clients to the program since 1991-92, as well as increasing health needs within the existing VIP client base and more activity in the areas of renewals and reviews. As the workload has increased, the Department has streamlined the delivery of VIP benefits. The resource pressures arising from this increase in workload have been partially addressed by studies conducted in previous years which proposed various enhancements to VIP delivery while ensuring the program meets its objectives as efficiently as possible.

Figure 11: VIP Workload Report

Activity	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92
Applications	4,720	7,926	13,613	15,840
Terminations	10,765	10,774	8,004	6,156
Renewals	30,056	23,879	21,008	24,495
Reassessments/Assessments	34,280	33,852	40,028	46,136
Reviews	73,907	70,440	73,234	62,369
Amendments	23,738	20,368	25,175	16,196

Progress continues to be made to VIP as a result of the VIP Improvements Project. A project team will be working to implement the mainframe Case Management Information System for VIP in three of the five regions during 1993-94, and will extend this system to the remaining regions in 1994-95. In order to improve client service and create as efficient a tool as possible for counselling, several technology improvements are being examined that revolve around increased communications between systems, remote access and removal of duplicate data entry.

During 1993-94, a detailed guide for the management of VIP client accounts that are paid in advance (to avoid veterans being out-of-pocket) was completed. As well, the completion of a pilot post-payment verification during 1993-94 for this new method of service delivery will guide the development of policy for the ongoing verification of VIP funds.

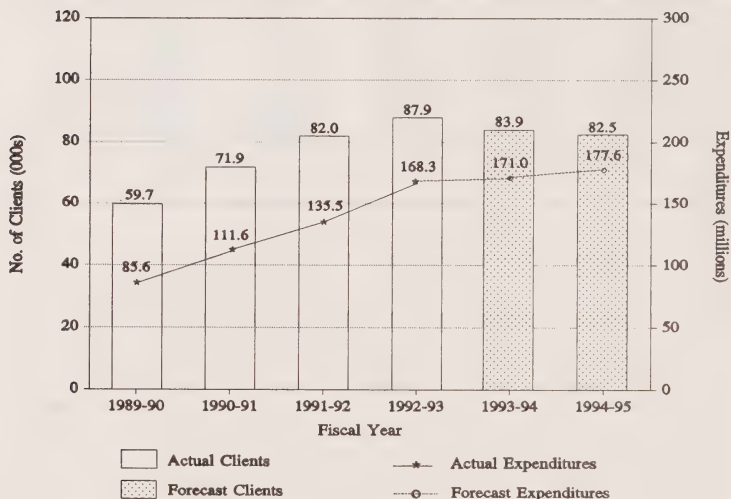
The focus of discussions with representatives of the Royal Canadian Legion (RCL) Dominion Command and with RCL service officers at their September 1991 conference was on

achieving greater cooperation in the delivery of VIP. A series of pilot projects involving the Legion, the Department's head office and district offices was undertaken during the 1992-93 year. An evaluation of these pilot projects indicated that such partnerships make better use of the resources of both organizations in providing care programs and services to veterans. These pilot projects have paved the way for more such partnership arrangements where practical.

In the spring of 1993, the Department conducted a pilot project entitled Care for the Caregiver. The focus of this project was to help veterans remain in their own homes, a goal in keeping with the original objective of VIP. Veterans who are caregivers and spouses who provide at-home care to veterans attended a series of workshops in two locations (Edmonton and Ottawa District Offices) and received information and training on the caregiving role. The aim was to determine the types of interventions and supports which are effective in assisting caregivers and preventing caregiver burnout. An evaluation is currently underway.

Figure 12 reflects expenditures and client growth for VIP over the last several years.

Figure 12: Veterans Independence Program Client Growth and Expenditures



Note: Expenditures are shown in current dollars.

Amendments to the *Veterans Health Care Regulations* (VHCR), including necessary changes to policy, were completed in 1992 and 1993. Some of the major program changes which resulted include the extension of VIP to Merchant Navy Veterans (1992) and the removal of Type I (light, long-term) adult residential care service from VIP (for new clients only) (1993).

A review of these amendments following the first year of their introduction has been completed and has resulted in further changes, which are largely administrative and which are again in the regulatory process with approval and completion expected by the spring of 1994.

Health Care Systems: The Veterans Independence Program Processing System (VIPPS) was developed in 1988 to improve forecasting, delivery and reporting for VIP. To date, VIPPS has simplified administration for VIP by providing more effective monitoring and evaluation in the areas of client service, forecasting and planning. It was enhanced in 1991-92 to make specific system improvements and was further improved in 1992-93 to accommodate new legislation that included Merchant Navy Veterans as an eligible group. Changes were also made to improve reporting, following introduction of the advance pay initiative, which provides VIP clients with payments in advance of their receiving services.

As mentioned, a new national Case Management Information System has been developed as part of VIPPS and was implemented in the fall of 1993. Various other automated systems have also been developed to help the Department meet its expanding health care activities. System enhancements were made to the Treatment Accounts Processing System in 1992-93 and 1993-94 to improve its audit capacity and to assist in containing expenditures. As well, a new Institutional Care Information System was implemented in late 1992-93 to give the Department more accurate data on veterans either residing in health care institutions across the country or waiting to be admitted to priority beds or departmental facilities.

A prototype Eligibility Control System was developed and used to review the continued eligibility for health care benefits of 68,000 income-qualified clients. The system confirmed the continued eligibility of 48,000 clients and identified 20,000 for individual review for either possible reinstatement of War Veterans Allowance or possible cessation of health care benefits.

B. Pensions

1. Objective

To provide veterans and other eligible persons with pension services, including advice and information, medical assessment, benefit delivery and redress.

2. Description

Pensions and benefits for disability and death are paid in accordance with the *Pension Act*, the *Veterans Benefit Act*, the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* Parts I-X, the *Flying Accidents Compensation Regulations* and other legislation. Veterans Affairs Canada prepares applications for review and adjudication by the Canadian Pension Commission (CPC). This involves registering and tracking applications, preparing medical précis, and providing medical opinions and medical assessments to determine the extent of disability. Recommendations for pension awards are also prepared for assessment decisions.

In addition, the Department processes decisions related to non-medical (ancillary) benefits awarded under the pension legislation, advises clients and affected parties on the results of CPC decisions, responds to pension inquiries, prepares accounts for payment, and ensures the deposit or delivery of payments. The Department also prepares statements of case for appeals presented to the CPC and some appeals presented to the Veterans Appeal Board.

3. Resource Summaries

In 1994-95, the pensions activity will account for approximately 56% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 11% of its human resources. Transfer payments to pensioners, former prisoners of war, and survivors account for approximately 98% of the total expenditures for this activity.

Figure 13: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast* 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE**	\$	FTE**	\$	FTE**
Grants and contributions						
Benefit payments for disability/survivors pensions	1,146,401		1,097,843		1,092,812	
Burial grants	4,216		4,333		3,482	
Pension program delivery	18,914	349	19,424	363	15,880	370
	1,169,531	349	1,121,600	363	1,112,174	370

* Forecast at November 30, 1993

** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

See page 2-10 for an explanation of the major changes between the 1994-95 Main Estimates and the 1993-94 Forecast.

Figure 14: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Grants and contributions						
Benefits payments for disability/survivors pensions	1,092,812		1,104,928		(12,116)	
Burial grants	3,482		3,636		(154)	
Pension program delivery	15,880	370	20,469	367	(4,589)	3
	1,112,174	370	1,129,033	367	(16,859)	3

See page 2-16 for an explanation of the major changes between the 1992-93 Main Estimates and the 1992-93 Actuals.

4. Performance Information and Resource Justification

Recipients: In 1994-95, nearly 148,500 recipients will receive disability, prisoner-of-war or survivor benefits under the provisions of the *Pension Act* and related legislation. The types of benefits and the types of military service for which benefits are provided, including statistical information concerning the type and amounts of benefits paid, are outlined below.

Types of Benefits: Figure 15 presents a five-year history of the number of recipients by the type of benefit.

Disability pensions are awarded as a result of a disability or death related to military or other qualified service. The number of disability pensioners is expected to decrease by 4% between 1990-91 and 1994-95.

Former prisoners of war receive compensation for the effects of their incarceration and treatment in enemy hands. Over half of these recipients also receive disability pension benefits. As indicated in Figure 15, the number of recipients receiving prisoner-of-war compensation only is expected to decline by 20% between 1990-91 and 1994-95.

Survivor benefits are paid to spouses and eligible children following the death of a disability pensioner, a former prisoner of war or a veteran who died as a result of military service. It is anticipated that the number of survivors receiving benefits will be 7% higher in 1994-95 than in 1990-91. Primarily, this increase results from both the reinstatement of benefits to surviving spouses who had remarried (as of March 31, 1993, 6,127 such applicants were receiving benefits) and the fact that, increasingly, disability pensions are being replaced by survivor benefits.

Figure 15: Recipients by Type of Benefit Received

	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Disability pensioners	90,047	91,443	92,979	93,879	94,520
Former POWs receiving POW compensation only	1,864	1,967	2,086	2,220	2,331
Survivors	56,193	55,103	54,805	54,094	52,535
Gallantry only	372	392	412	434	447
Total	148,476	148,905	150,282	150,627	149,833

Veterans may also be eligible for an annuity for service and for related awards under the authority of the *Gallantry Awards Order*. As of March 1993, 1,232 veterans were in receipt of such benefits; 412 (33%) received a gallantry award only and 820 (67%) also received a disability pension.

During 1992-93, 15,728 pensioners received special allowances for attendance or clothing, or to compensate for exceptional incapacity. This represents an increase of approximately 10% over 1991-92 and 20% over 1990-91. This change is related to the increase in the average age of pensioners combined with the trend of worsening medical conditions which become aggravated with age.

Types of Service: Disability, former prisoner-of-war and survivor benefits are classified according to the theatre of service to which the death or disability can be attributed. Figure 16 shows the distribution of pension recipients by type of service.

Figure 16: Distribution of Pension Recipients by Service Type

	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
First World War	2.3%	2.8%	3.6%	4.1%	4.7%
Second World War	81.0%	81.5%	81.3%	82.2%	82.4%
Korean War	2.0%	2.0%	2.0%	1.9%	1.9%
Regular Force	14.7%	13.7%	13.1%	11.8%	11.0%

Benefits Paid: Pension awards vary according to the extent of the disability. Pensioned disabilities are assessed from 1 to 100% according to a Table of Disabilities. The basic rate of pension, on which all pension awards are based, is adjusted on January 1 each year to compensate for the change in the cost of living.

Disability pensioners receive additional benefits for their spouses and eligible children. In 1992-93, additional benefits were paid on behalf of 74,883 spouses and children. The basic and additional pensions payable, over the past five years, to a pensioner with a disability assessed at 98% or higher are shown in Figure 17.

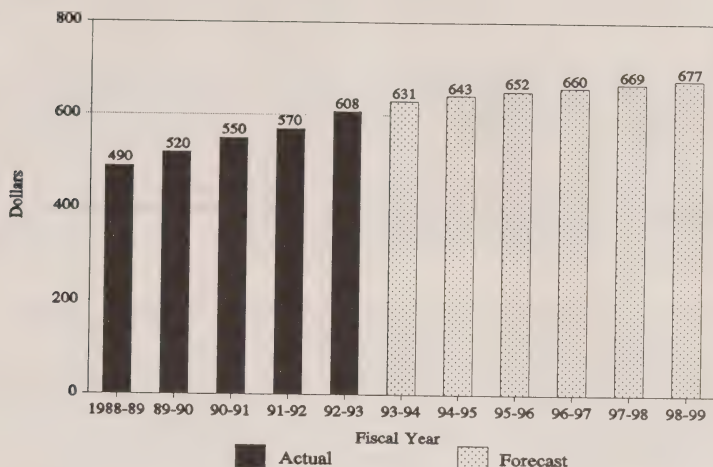
Figure 17: Scale of Monthly Pension Benefits (Effective Annually January 1)

	1994	1993	1992	1991	1990
Basic Pension *	\$1,621.86	\$1,591.62	\$1,563.48	\$1,477.77	\$1,410.09
Additional Pension for Spouse (equal to 25% of the basic pension)	405.47	397.91	390.87	369.44	352.52
Additional Pension for Children First Child (equal to 13% of the basic pension)	210.84	206.91	203.25	192.11	183.31
Second Child (equal to 9.5% of the basic pension)	154.08	151.20	148.53	140.39	133.96
Each Additional Child (equal to 7.5% of the basic pension)	121.64	119.37	117.26	110.83	105.76

* Basic pension is the monthly pension payable under Schedule I of the *Pension Act* to a single pensioner with a disability assessed at 98% or higher.

Figure 18 shows actual and forecast average monthly benefits (in current dollars) over the 10-year period, 1988-89 to 1997-98. Although the average monthly benefit increases at a fairly constant rate, it is influenced by several factors, e.g. crossover from disability pension to survivor benefits; the increased number of survivor benefits resulting from the reinstatement of remarried widows/widowers, most of whom (about 80%) are receiving full survivor benefits; the increase in the number of pensioners' medical conditions and in their assessment rates; and the increase in the number of pensioners receiving special awards for attendance, clothing or exceptional incapacity.

Figure 18: Average Monthly Pension Benefits



Service to Pensioners: Information on pension workload volumes for the Department for the period 1990-91 to 1994-95 is presented in Figure 19. Additional information on trends in pension workload follows.

Figure 19: Pension Workload Volumes, Veterans Affairs Canada

Activity	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Medical précis	10,500	10,500	10,907	9,378	11,738
Medical opinions	20,100	20,200	21,933	20,149	19,923
Medical examinations	13,500	13,500	13,893	14,850	15,630
Statements of case	9,600	9,600	9,546	10,164	10,231
Ancillary benefits	35,000	32,000	35,319*	31,631*	40,648*
Promulgations	33,000	35,000	39,972	44,723	47,475
Correspondence	3,000	3,300	2,990	2,831	3,115
Payments issued	1,750,000	1,750,000	1,764,291	1,742,784	1,734,309
Payment account transactions	115,000	115,000	116,522	134,057	159,547

* The volume of ancillary benefits' workload has been restated to include only work actions for ancillary (non-medical) benefits; previously, workload included that of the Life Certificate Program which, during 1994, will reach 100% of pension recipients.

Medical Précis: A medical précis is a summary of facts concerning the claimed medical condition(s) for which the pension application has been made. Incoming volume of work remained steady and the number of medical précis completed increased by 16% from 1991-92 to 1992-93.

Medical Opinions and Examinations: The Head Office medical advisors, specialists in pension medicine, provide medical opinions on each condition to assist the Canadian Pension Commission (CPC) with its adjudications. It is expected that the number of medical opinions and examinations provided will continue to remain fairly constant over the next two years.

Statements of Case: Statements of case are prepared by the Department for Entitlement Boards and Assessment Hearings of the CPC and for Veterans Appeal Board hearings. The volume of this work has decreased by 7% over the last three years, but is expected to stabilize at the 1992-93 level.

Ancillary Benefits: In 1992-93, the definition of ancillary benefits' workload was changed as identified in the footnote to Figure 19. The ancillary benefits' workload now consists of claims for additional benefits that result from pension entitlement, survivor benefits and changes to account status. Streamlining of procedures continues to reduce the number of actions required to process certain types of ancillary benefit claims. However, in 1992-93, the non-medical claims workload increased by 12% over 1991-92, mostly because of increased contact with the clients through life certificate mailings. The information received from life certificates ensures client information is current and complete and has a direct effect on the volume of ancillary benefits actions. The Life Certificate Program identifies pensioners who are not receiving all the benefits to which they are entitled and, conversely, pensioners who are receiving benefits to which they are not entitled. Workload is expected to increase slightly to 35,000 over the next two years as the Life Certificate Program reaches 100% of pension clients.

Promulgations: Promulgation (i.e. the notifying of affected parties) of decisions rendered by the CPC decreased by 11% between 1991-92 and 1992-93. This reduction occurred because CPC decisions to pay additional pension for spouse and children are no longer promulgated; instead, the decision goes directly for payment. With the introduction of other processing efficiencies, such as combined entitlement and assessment decisions, the volume of promulgations is expected to decrease to 33,000 by 1994-95.

Correspondence: Although the volume of correspondence has decreased by 4% overall since 1990-91, it is expected to remain at the 3,000 level over the next two years.

Payment Activity: Approximately 1.8 million payments are issued to pensioners each year. The number of payments issued remains fairly constant throughout the entire five-year period. With the majority of direct deposit requests already processed and the decrease in the number of requests to change client information, there was a 13% decrease in payment account transactions between 1991-92 and 1992-93. It is expected that the volume of transactions will remain at approximately 115,000 over the next two years.

General Information:

The pensions activity continues to respond to the needs of an aging clientele with quality service that is timely, efficient and easily-accessible.

The aim of the Pension Evaluation Study, completed in September 1992, was to examine the entire pension process to determine how best to maintain service to clients while streamlining the process itself. Recommendations emerging from the study dealt with three general themes: the client, the process and the future. Stakeholders were consulted on the recommendations and many proposed changes have already been implemented. One of the most significant implementations resulted in a change in internal procedures which enabled the CPC to adjudicate on entitlement and assessment simultaneously. It is expected that this new procedure, implemented in May 1993, will reduce turnaround times in the first application process by four months. Several recommendations involve legislative change or are otherwise intended for implementation in the longer term. These will be the subject of further consultations with stakeholders.

Further to the Pension Evaluation Study and a new information technology strategy developed in 1993, the pension application tracking system for medical claims was re-engineered. In March 1994, a new tracking system called the Pensions Status and Inquiry System (PSIS), will be introduced. PSIS will improve the Department's information on medical pension claims, its ability to measure workload and turnaround times, and exception reporting. It is also expected that the new system will be more user-friendly. Plans are in place to start to re-engineer the non-medical claims portion of the application tracking system in 1994-95. Both of these technological advances will amalgamate many of the mini-systems that were designed as a result of inefficiencies in the older system.

The ability to use electronically-stored client files continues to reduce the use of hard-copy files. The new pension application tracking system, PSIS, will provide additional information on-line so that in many more cases an application can be processed without the use of the hard-copy file. These innovations will provide better client service by reducing the total time it takes to process decision documents, minimizing file handling and freeing up files for use by other sections. Changes in procedures that have improved client service include sending favourable special awards and assessment hearing decisions directly for simultaneous pay and promulgation. Approximate turnaround time savings for favourable assessment hearings and special awards average 40 days and 45 days respectively.

The proposed electronic transmission of recommendations for pension awards (assessment decisions) from district offices to Head Office was not implemented. Instead, as of January 1994, all recommendations are prepared at Head Office. Other technological advances in the production of these decision documents allowed for automation of the process as of October 1993.

All pension process staff, in work areas involving ministerial correspondence, medical research (précis), ancillary benefits, recommendations for pension awards, promulgation of decisions, and medical opinions, now prepare the appropriate documentation and correspondence for applications and inquiries directly onto personal computers. It is expected that this automation will enhance job satisfaction and will provide improved service to clients by reducing processing time. An assessment of productivity levels within each work area using this new technology will be completed in early 1994.

Although the pilot project to simultaneously pay and promulgate CPC decisions met with favourable reviews from both clients and veterans' organizations, on closer scrutiny it was determined that further study of the entire process of promulgating CPC decisions must be made. As a result, in September 1993, an evaluation was completed which recommended streamlining steps and other ways to maximize productivity using available resources. Until the recommendations are implemented, simultaneous pay and promulgation will continue for certain cases such as special awards and assessment hearing decisions as well as a cross-section of all other work.

Before 1993-94, all pension payment history was manually maintained and stored on payment ledger cards. This process was automated in September 1993 and will eliminate most of the preparation and processing necessary in a manual system. Information about payment history will now be available throughout the Portfolio on a mainframe computer system allowing greater access to client pension history for inquiry and update purposes. It will allow for greater opportunities to perform payment account transactions at the point of client contact or at points in the pension process where it is most efficient to make changes.

Departmental forms, primarily concerning applications for additional benefits and life certificates, were reviewed and improved to make them more efficient and easier for the client to complete.

By allowing the Department to maintain regular contact with pension clients, the Life Certificate Program provides an excellent way to identify both benefits which should be received and benefits which should be discontinued. As a result of increased automation through the re-engineering of older systems and streamlining of procedures, the Life Certificate Program will reach 100% of pension recipients yearly beginning in 1994. In addition, this program has proven a valuable source in identifying and confirming the language of choice of clients.

As of July 1, 1992, Merchant Navy Veterans have been eligible, under the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, to apply for disability pensions for disabilities attributable to their merchant marine service on high seas voyages made during the First World War, the Second World War or the Korean War. Prior to July 1992, merchant mariners could only receive pensions for disabilities directly related to enemy action or counteraction against the enemy during the Second World War. As of March 1993, 125 applications had been received from clients; 116 for disability pension and nine for survivor benefits. As of March 1993, one Merchant Navy Veteran was in receipt of pension benefits and the remaining applications are at various stages of the pension process. It is expected that approximately 230 Merchant Navy Veterans will benefit from this legislation.

The Direct Deposit Program was introduced to pension recipients in December 1989. As of March 31, 1993, 66,929 pensioners were having their monthly pension payment deposited directly into personal accounts at the Canadian financial institution of their choice. This represents 48% of those Canadian clients who receive benefits. It is expected that by March 1994, 70,000 pensioners will be using this service.

C. Economic Support

1. Objective

To provide veterans and other eligible persons with economic support services, including advice and information, benefit delivery, advocacy and redress.

2. Description

The economic support activity provides financial support and other special programs for qualified veterans (including Merchant Navy Veterans), certain civilians and their dependants. Benefits available include payment of monthly allowances under the *War Veterans Allowance Act* and in accordance with Parts I and XI of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*; funeral and burial grants; emergency assistance payments; educational assistance for veterans and eligible children of deceased veterans; and provision of specialized services for deaf and paraplegic veterans. The Department also operates two sheltered workshops which produce poppy lapel emblems and other symbols of remembrance for the Royal Canadian Legion Poppy Day Campaign and other memorial occasions.

Payment of benefits under the War Veterans Allowance Program is the principal economic support activity. This Program ensures that, in recognition of war service, eligible persons receive a guaranteed level of income to meet basic needs. Emergency financial aid may also be provided under the Assistance Fund Program. Various other programs provide assistance in areas such as funerals and burials, education and training, the administration of trust funds and administered accounts, the administration of health care and supplementary benefits to all Canadian disability pensioners residing outside Canada, veterans' estates, veterans' insurance, and maintenance of graves and memorials for Canada's war dead. The Department is responsible for the management and policy direction of 13 battlefield memorial parks in France and Belgium. As well, the Department funds various associations and organizations that provide support services to veterans and their dependants. Policy direction is also provided for other commemoration activities.

3. Resource Summaries

In 1994-95, the economic support activity will account for approximately 9% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 10% of its human resources. Approximately 86% of the total expenditures shown in Figure 20 are in the form of grants, primarily for payment of allowance benefits.

Figure 20: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast* 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE**	\$	FTE**	\$	FTE**
Benefit payments						
Economic benefits through						
War Veterans Allowance	132,712		132,000		154,749	
Last Post Fund	21,622		20,000		19,830	
Other grants	9,767		9,414		8,869	
Burial assistance	8,143		8,000		6,481	
Economic benefits program						
delivery	18,034	337	18,395	352	33,238	359
	190,278	337	187,809	352	223,167	359

* Forecast at November 30, 1993

** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

See page 2-10 for an explanation of the major changes between the 1993-94 Forecast and the 1994-95 Estimates.

Figure 21: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Benefit payments						
Economic benefits through						
War Veterans Allowance	154,749		165,769		(11,020)	
Last Post Fund	19,830		18,650		1,180	
Other grants	8,869		9,118		(249)	
Burial assistance	6,481		7,510		(1,029)	
Economic benefits program						
delivery	33,238	359	19,177	357	14,061	2
	223,167	359	220,224	357	2,943	2

See page 2-16 for an explanation of major changes.

4. Performance Information and Resource Justification

Recipients and Expenditures: In 1994-95, approximately 33,000 recipients will receive allowance benefits under the provisions of the *War Veterans Allowance Act* and the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, Parts I and XI. The War Veterans Allowance Program provides for payment of an allowance to qualified individuals who meet service eligibility and age and residency requirements, and who satisfy an income test. Persons may qualify at an earlier age if, due to incapacity, they are unable to fully support themselves and their families as determined by the income test. WVA benefits are payable to those who qualify as veterans of Canadian, Commonwealth and Allied forces, as Merchant Navy Veterans, or as eligible civilians who served in close support of the Armed Forces during wartime. As well, WVA benefits are payable to resistance members who previously qualified and who have been permitted to remain as recipients as long as they are residents of Canada and otherwise qualify. Additional allowance may be paid on behalf of a spouse and/or dependent children. Survivors (widows, widowers and orphans) of eligible veterans or civilians may also qualify for allowance benefits. Figure 22 shows both actual and forecast numbers of allowance recipients as well as total expenditures.

Figure 22: Allowance Recipients and Expenditures

(thousands)	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Recipients	33,226	35,193	37,943	42,976	49,184
Total \$(000s)	132,712	132,000	154,749	183,499	217,825

Benefits paid: Figure 23 reflects the maximum monthly allowance rates for the past five years which were in effect in June of each year. Rates are adjusted quarterly to reflect increases in the Consumer Price Index.

Figure 23: Monthly Allowance Rates (Effective June Annually)

(dollars)	1993	1992	1991	1990	1989
Married	1,384.93	1,358.93	1,315.15	1,245.29	1,182.63
Single/Surviving spouse	912.15	895.02	866.19	820.17	778.90
Orphan	488.79	479.61	464.16	439.50	417.39
Additional child	163.13	160.08	154.92	146.69*	139.30

* Amended

Workload Volumes and Resources: Figure 24 identifies major workload volumes within the economic support activity. Despite the declining number of War Veterans Allowance (WVA) recipients, the workload of the WVA Program remains relatively constant due to the number of clients establishing financial eligibility in order to qualify for health care benefits. Reconsideration volumes have increased due to the implementation of the eligibility control system.

Figure 24: Workload Volumes

Activity	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
WVA					
Applications	16,051	16,450	16,629	17,664	18,984
Reconsiderations	46,893	48,146	42,376	38,434	43,698
Renewals	12,658	13,363	13,976	15,824	20,281
Assistance Fund					
Applications	5,180	5,447	5,697	6,128	6,228
Funeral & Burial					
Applications	3,150	3,245	3,343	3,436	3,659

Figures 25 and 26 illustrate a general stabilization in productivity levels. Turnaround times remain within established standards.

Figure 25: Productivity (Hours/Unit Volume)

Activity	1992-93	1991-92	1990-91	1989-90
WVA First Awards	2.37	2.38	2.07	2.46
WVA Reconsiderations	2.35	2.15	2.38	2.20
Assistance Fund Applications	2.0	2.22	2.71	2.67
Funeral & Burial Applications	N/A	4.13	4.88	3.73

Figure 26: Turnaround Time (in days)

Program	Standard	Year to Date July 1993	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
WVA First Awards	35	34.7	24.5	33.4	42.8
Assistance Fund	18	5.5	6.8	8.8	8.1
Funerals & Burials	25	15.5	13.3	19.8	11.8
Canada Service Veterans	15	N/A	11.2	10.3	15.0

General Information:

Economic support activity programs continue to be efficient and easily accessible with emphasis on service to clients.

Bill C-80, given Royal Assent on October 15, 1992, repealed the *Family Allowances Act* as of January 1, 1993. A consequential amendment to the *War Veterans Allowance Act* removed the assessment of this income source when applying the income test. As a result, approximately 1,500 WVA recipients with dependent children received increased benefits of at least \$34 (monthly rate per eligible child) commencing January 1, 1993.

Since January 1991, allowance recipients have had the option of having their benefits deposited directly into personal accounts at the Canadian financial institution of their choice. By March 1993, approximately 9,752 clients had elected to take advantage of this service. It is expected that approximately 9,600 clients will be using this service by March 1994.

In 1992-93, the Department completed a re-evaluation of the Assistance Fund. As a result, it was determined that previous evaluation recommendations would be too expensive to implement. Field staff were asked to recommend changes to Assistance Fund operations that would streamline and enhance the delivery of client services within the existing financial allotment.

Merchant Navy Veterans received veteran status effective July 1, 1992, under the authority of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, and therefore have the same eligibility for Portfolio programs as veterans of the Armed Forces. As of March 1993, 466 Merchant Navy Veteran clients were in receipt of WVA benefits (and were also eligible for health care benefits) and 977 clients have eligibility as "near recipients" for health care benefits only.

Effective March 2, 1992, eligibility recognition for resistance members was withdrawn under the WVA Program. Bill C-84 amendments made to the *War Veterans Allowance Act* ensured that the original intent of the Act, which is to provide income support to Canadian veterans and to those allied veterans who had formal military service during the war, would be served. The eligibility of resistance member recipients living in Canada continues as long as they satisfy Canadian residency and income requirements. The eligibility of resistance member recipients living abroad was extended until March 2, 1993, to allow for the resumption of Canadian residency. If Canadian residency was not resumed by March 2, 1993, eligibility to departmental benefits was terminated.

In April 1992, representatives of Veterans Affairs Canada and Health and Welfare Canada met to consider the feasibility of further harmonizing their electronic data processing (EDP) benefit delivery systems. A study was undertaken to assess the feasibility of integrating any or all of the WVA Benefit Delivery System processing activities with those of the Old Age Security/Guaranteed Income Supplement system. In October, 1992, this study concluded that existing systems in both organizations were too vulnerable to attempt further harmonization at that time; however, it recommended that further integration be considered within the scope of

the Income Security Programs (ISP) Redesign Project. In the meantime, the Department has initiated the Benefits Redesign Project to assess opportunities for gaining efficiencies in the delivery of its client services and to consider further partnering opportunities with the ISP Branch in the development of its new client service delivery network.

New regulations affecting the way the Department administers client monies were submitted to the Department of Justice for examination in December 1992. These regulations are intended to provide the Department with the authority to administer client accounts. They will also provide alternatives to administration, permit the consolidation of administered accounts into one account per client, and allow for the deposit of administered monies, unclaimed upon the death of a client, into a trust fund for the benefit of all clients.

Draft regulations which would consolidate the two Portfolio funeral and burial programs, one legislated under the *Pension Act* and the other under the *Veterans Burial Regulations*, are now being reviewed by the Department for completion in consultation with the Department of Justice. The consolidation would enable the Department to simplify the application process as well as administration of the combined programs. Another funeral and burial program is available under the Last Post Fund, an independent corporation which is almost entirely funded by the Department. The Department is working to streamline all funeral and burial benefits to eliminate discrepancies between programs. An evaluation of both the departmental funeral and burial programs and the Last Post Fund included a complete review of the Department's relationship with the Last Post Fund, as well as an assessment of objectives of the programs, benefits available and delivery methods. Most recommendations from these evaluations will require legislative or regulatory change; preparation for these changes are underway.

As of July 1, 1993, the Department amended the *Veterans Burial Regulations* and the *Last Post Fund Regulations* to provide a one-year time limit on submission of applications for funeral and burial assistance after the death of a veteran.

The Department's mandate to recognize the sacrifice and achievements of Canadian veterans is further strengthened by continued implementation of policies to improve the Veterans' Graves Maintenance Program. In 1993-94, major restorations were approved and/or continued for five cemetery sites: St. Joseph's Cemetery in Saint John, New Brunswick; Beechwood Cemetery in Ottawa, Ontario; Mt. Hope Cemetery in Brantford, Ontario; Brookside Cemetery in Winnipeg, Manitoba; and Woodlawn Cemetery in Saskatoon, Saskatchewan.

D. Departmental Administration

1. Objective

To provide executive direction and services to the Veterans Affairs Program as well as property contract management under the terms of the *Veterans' Land Act* and Regulations.

Responsibilities include planning the development of policies, legislation and standards, and functional direction in the areas of finance, human resources, management services, information technology, corporate planning, communications, audit services, program evaluation, access to information and privacy, security services and estate services, and fund accounting with respect to property contract management.

2. Description

The departmental administration activity encompasses the offices of the Secretary of State (Veterans) and the Deputy Minister, the managerial support functions of finance, human resources, management services and information technology, property management, the Department's Public Service 2000 initiatives, departmental planning, legislation and regulation, program evaluation, executive secretariat services, communications, commemoration, the office on harassment in the workplace, audit services, security services, the coordination of access to information and privacy, and legal services.

3. Resource Summaries

Expenditures for the departmental administration activity will account for approximately 2% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 14% of its human resources in 1994-95. Of these expenditures, about 68% will go to salaries and wages.

Figure 27: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast* 1993-94		Actual 1992-93	
	\$	FTE**	\$	FTE**	\$	FTE**
Departmental Administration	34,096	476	33,997	483	45,572	503

* Forecast at November 30, 1993

** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

See page 2-10 for an explanation of the major changes between the 1993-94 Forecast and the 1994-95 Estimates.

Figure 28: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	FTE	\$	FTE	\$	FTE
Departmental Administration*	45,572	503	42,269	500	3,303	3

* Includes Management of Property Contracts

See page 2-16 for an explanation of the major changes between the 1992-93 Main Estimates and the 1992-93 Actuals.

4. Performance Information and Resource Justification

Figure 29: Administration Costs as a Percentage of Total Departmental Costs

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Veterans Affairs Program	2,073,046	1,970,235	1,967,717	1,882,969	1,809,334
Departmental Administration	34,096	33,997	45,572	46,123	37,770
Percentage	1.6%	1.7%	2.3%	2.4%	2.0%

Commemoration: The Department organized overseas pilgrimages for veterans to mark two historic anniversaries during 1993-94. This was in keeping with the Department's mandate to commemorate Canadians who died overseas in war and to ensure the public remains aware of the sacrifices made by our veterans. The 50th anniversary of the Battle of the Atlantic and the 40th anniversary of the Korean War armistice were marked by ceremonies in England and the Republic of Korea, respectively. In addition, a commemorative Remembrance Day poster was produced to mark the 75th anniversary of the end of the First World War and was distributed to schools and veterans' associations. As well, Veterans Affairs began sponsorship of the Canada Remembers Program, a program of national and international activities associated with the 50th anniversary of major events related to the conclusion of the Second World War. Over the next two years, Canada, with other allied nations of the War, will be engaged in probably the most extensive commemorative activities ever undertaken. Veterans Affairs has established a committee to coordinate these activities and liaise with other government departments and agencies and veterans' organizations. In 1994-95, the Department will be organizing special events to mark these milestone anniversaries, including the 50th anniversary of the D-Day landings.

Benefits Redesign Project: The Income Security Programs Branch (ISPB) of Human Resources Development (formerly part of Health and Welfare Canada) is developing a new client service delivery network which is scheduled for completion in 1997-98. Given that over 80% of Veterans Affairs' clients are also clients of ISPB and that departmental delivery systems

are in need of updating, the Department is exploring possible partnership opportunities. The main tasks of the Benefits Redesign Project team are to develop, through a consultation process, a business strategy outlining the Department's future approach to providing services and benefits to clients; conduct an analysis of current work functions and system processes to determine the impact of implementing the new business strategy; and undertake a detailed evaluation of possible partnering opportunities with ISPB.

Employment Equity: In addition to the Portfolio Advisory Committee on Women's Issues, created in December 1990, employment equity committees for aboriginal people, persons with disabilities and visible minorities were established in March 1993 and an employment equity plan will be implemented from 1994 to 1997. A strategy for the integration of employees with disabilities into the Veterans Affairs workforce was developed. The Technical Aids Policy was revised and an evaluation of the staffing process completed.

Information Technology: The newly formed Information Technology Division developed a Technology Strategy and Architecture Plan for the Portfolio during 1992-93.

Other projects included: a Metropolitan Area Network linking several Charlottetown Divisions; a "migration initiative" to move War Veterans Allowance data entry from mini-computers to the mainframe; changes to support legislation concerning Merchant Navy Veterans; Veterans Independence Program advance pay and data entry to financial systems; release 4 of the Corporate Client Profile Datastore; an Eligibility Control System prototype; videoconferencing between Charlottetown, Ottawa and Kirkland Lake; a prototype of automated manuals for the Ontario Regional Office; the Salary Costing and Forecasting System; the Personnel Information Management System; a new data download service to the regions; a corporate electronic mail study focused on LAN systems; and enhanced dataquery service.

During 1993-94 a number of projects were undertaken in support of the technology architecture and as positioning initiatives for the Benefits Redesign Project.

Corporate Planning: A review of departmental planning activities resulted in the formation of the Corporate Planning Division in May 1993. Strategic and operational planning functions have been consolidated into one organization. A strategic planning exercise was initiated in September of 1992 and work is continuing. The Division also provides leadership in information management and analysis via the Departmental Statistical Unit. A new approach to the short-range program forecasts has been pursued. The short-range and long-range forecast models will be upgraded to more effectively support the demographic and forecast requirements of the Department.

Audit and Evaluation: Nine audit projects were conducted during the year--four were functional audits, two each of financial and systems audits and one large, broadscope audit. The audits focused on assessing the effectiveness of the management framework in ensuring the achievement of its operating objectives, the efficient use and protection of resources, the integrity of information and compliance with statutes and policies.

The audit schedule for the year featured three health care related audits that concentrated on cost containment and productivity issues. There were also functional audits in the areas of contracting, communications, direct deposits and treatment benefits.

Along with the regular scheduled audits, the Division also conducted four follow-up audits, and involved individual auditors in special projects such as the Benefits Redesign Project and VIP advance payments.

Several program evaluation studies were conducted during the year relating to program and organizational performance. In the area of funerals and burials, a study was conducted to examine future client needs and long-term funeral and burial delivery options. Support was also provided to the implementation of recommendations for streamlining the pension program delivery process arising from the Pension Evaluation Study in September 1992. On an organizational note, an employee opinion survey was undertaken in February 1993 in support of the PS 2000 objectives of maintaining human resource management and client service delivery at high levels. A client satisfaction survey was also developed and readied for implementation.

Management of Property Contracts: The Department provided property management and other services to veterans, their heirs and representatives for property purchased under the *Veterans' Land Act*. These services include post-loan counselling, real estate appraisals and the administration of sales contracts.

During 1992-93, the number of accounts outstanding under the *Veterans' Land Act* decreased from 10,603 to 8,603 (see Figure 39, page 2-68). Principal and interest payments received by the Director during the year totalled \$12,323,074.94 and \$2,518,132.69 respectively, compared to \$12,339,543 and \$3,285,759 during 1991-92. The percentage of arrears has remained constant for a number of years. As of June 30, 1993, 2.3% of property management accounts were in arrears.

There have been no significant changes in turnaround times. Routine requests for conveyances continue to be processed within four days and urgent requests are handled within two days. These times have been maintained even though there has been a reduction in trained, experienced staff and the repayment rate has remained constant.

As of March 31, 1993, there were 8,603 outstanding accounts representing 16,266 loans (many accounts comprise more than one loan). Interest rates for the loans ranged from 3.5% to 14.00%, though most were 7% or less. The unmatured balance as of March 31, 1993 was \$34,751,842.20 (see Figure 40, page 2-69).

Official Languages: Implementation of Phase II of the *Official Languages Regulations* was completed in December 1993, which involved a partial census of clients of the North Bay and Saint John District Offices. Preparation for Phase I last year involved providing information kits to all regions and information sessions to offices impacted by the new regulations. The objectives of the Letter of Understanding on Official Languages between the Department and the Treasury Board were met on or ahead of schedule in the 1992-93 fiscal year, bringing to a close the three-year plan.

Public Service 2000: A renewal exercise was implemented in order to establish a process and network to foster cultural and administrative change within the Portfolio. Stronger emphasis was placed on the implementation of human resources programs.

Training and Development: Following through on the recommendations of a training needs analysis, a video production room, video equipment and the services of employees with experience in video production and computer graphics were acquired, and instructional films were made. The Middle Management Orientation Program and Supervisory Orientation Program, both of which had been in place since 1984, were phased out. These are being replaced with new courses for managers and supervisors. In addition, a preliminary analysis of the self-learning centres was carried out and a report prepared.

Service Standards: Service standards for all major programs of the Portfolio will be published by March 1994 after consultation with staff and clients. This initiative has already led to several service and process improvements, notably a focused approach to reducing turnaround times. Service standards for the remaining products and services will be completed by March 31, 1995.

Business Resumption Planning: The objective of Business Resumption Planning is to ensure the continued availability of those essential services, programs and operations that will enable the Portfolio to fulfil its mandate. Under a 1992 amendment to the Government of Canada Security Policy and Standards, the Portfolio is required to develop, implement and maintain Business Resumption Plans in accordance with operational standards. The corporate Business Resumption Plan should include all security components of the Portfolio, consolidating personnel, physical and information technology processes. It should incorporate and coordinate related administrative and information management policies, as well as legislation and government-wide programs, that deal with risk management, disaster recovery, emergency preparedness and emergency response. A planning guide for the completion of Business Resumption Plans was distributed in October 1993.

Human Resources Investment Policy: Several initiatives were implemented under this policy to address workload change and its impact on the Department's workforce. Guidelines were published in September 1993 to explain the alternative work arrangements that are now available to employees. To continue to put into practice the principles of a learning organization, and to increase efficiency by improving administrative and program support systems, corporate self-learning has been made available to employees. Guidelines on how to access this training were published in September 1993. As well, the departmental Assignment and Exchange Program is now operational. A departmental Employee Recognition Awards Program was also implemented in 1993-94.

Workforce Adjustment Policy: Terms and conditions of this policy did not change during the 1993-94 fiscal year and continue to remain in effect. Improved union-management relationships and greater cooperation and integration of unions in departmental decision-making processes are necessary to face the challenges of the future. In the interests of continuing to improve upon human resources management, new guidelines were issued in September 1993 on union-management consultation committees.

Public Service Reform Act and the Public Service Pension Reform Legislation: During 1993-94, the Department rated in the top 10% of government for progress made on the Universal Classification Standard and development of the General Services (GE) positions. The first phase, development of GE reference positions, was completed in September 1992 and by September 1993, 25% of positions had been converted.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 30: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	134,140	134,318	142,099
Contributions to employee benefit plans	17,438	17,002	14,467
Goods and services			
Transportation and communications**	23,000	24,000	23,634
Information	1,200	1,300	1,377
Professional and special services**	226,000	206,000	195,437
Rentals	6,600	6,700	6,757
Purchased repairs and upkeep	8,000	6,600	6,723
Utilities, materials and supplies**	123,388	115,690	111,844
Other subsidies and payments	1,700	1,700	1,763
Total operating	541,466	513,310	504,101
Capital	3,120	2,700	4,774
Transfer payments	1,528,460	1,454,225	1,458,842
Total expenditures	2,073,046	1,970,235	1,967,717

* Forecast at November 30, 1993

** A large portion of these expenditures are for health-related service payments on behalf of clients.

2. Personnel Requirements

Figure 31: Personnel Requirements (FTE) by Activity**

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Actual 1992-93
Health Care	2,127	2,157	2,298
Pensions	349	363	370
Economic Support	337	352	359
Departmental Administration	476	483	503
	3,289	3,355	3,530

* Forecast at November 30, 1993

** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Figure 32: Details of Personnel Requirements by Occupational Category

	FTE* Estimates 1994-95	FTE* Forecast 1993-94	FTE* Actual 1992-93	Current Salary Range	Average Salary Provision 1994-95
OIC Appointments	4	7	10	44,300 - 170,500	70,750
Executive	36	36	37	66,600 - 128,900	83,500
Scientific and Professional					
Dentistry	4	4	5	54,005 - 83,384	72,900
Economics, Sociology and Statistics	6	6	6	20,600 - 87,241	66,900
Home Economics	10	10	11	29,160 - 66,704	35,500
Medicine	56	56	58	53,980 - 114,907	90,100
Nursing	254	254	267	24,812 - 66,626	39,200
Occupational and Physical Therapy	18	18	18	27,321 - 58,011	40,500
Pharmacy	4	4	4	23,332 - 68,180	40,900
Psychology	5	5	5	31,302 - 72,897	54,400
Social Work	8	8	8	27,242 - 67,781	38,900
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	290	314	332	17,994 - 75,002	43,700
Computer Systems Administration	90	93	93	24,060 - 78,759	44,200
Financial Administration	85	88	100	15,981 - 71,883	51,000
Information Services	18	19	19	17,849 - 67,814	50,700
Organization and Methods	40	41	44	17,635 - 72,700	49,200
Personnel Administration	55	57	57	16,882 - 69,291	50,200
Program Administration	45	47	48	17,994 - 75,002	46,000
Purchasing and Supply	10	12	13	16,781 - 72,700	39,600
Welfare Programs	377	377	377	19,533 - 72,700	42,500
Technical					
Engineering and Scientific Support	36	38	38	18,457 - 66,859	41,300
Social Science Support	4	4	5	16,608 - 75,927	44,300
General Technical	32	34	39	16,608 - 73,190	36,300
Electronics	2	2	2	21,358 - 68,973	34,100
Administrative Support					
Data Processing	5	6	8	17,680 - 48,804	28,700
Clerical and Regulatory	1,032	1,045	1,089	16,999 - 41,724	27,800
Secretarial	126	130	169	16,847 - 41,991	27,000
Operational					
General Labour and Trades	38	39	43	20,495 - 51,174	31,900
General Services	4	4	6	17,489 - 53,544	27,900
Heating, Power and Stationary					
Plant Operation	13	13	13	24,898 - 49,943	32,800
Hospital Services	554	554	576	18,255 - 44,943	27,800
Other	28	30	30		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

- Note: 1. The current salary range column shows the salary ranges by occupation group as of October 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.
2. The above breakdown by category and average salary provision is based on the best information available as current systems do not supply this type of detail.

3. Transfer Payments

Figure 33 presents a summary of all grants and contributions expenditures.

Figure 33: Details of Grants and Contributions

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Grants			
Pensions			
Pensions for disability and death	1,145,510,000	1,097,000,000	1,092,182,605
Burial grants	4,216,000	4,333,000	3,481,775
<i>Flying Accidents Compensation Regulations</i>	750,000	725,000	571,753
Gallantry awards	71,000	71,000	19,659
Economic Support			
War Veterans Allowances:	132,712,000	132,000,000	154,749,050
North West Field Force			
South African War			
First World War			
Second World War and Special Forces (Korea)			
Dual Service (First and Second World Wars)			
Civilian War Allowances			
Assistance in accordance with the provisions of the <i>Assistance Fund Regulations</i>	2,000,000	2,000,000	1,895,119
Army Benevolent Fund	18,000	18,000	18,000
Royal Canadian Legion	9,000	9,000	9,000
Canadian Veterans Association of the United Kingdom	1,000	1,000	1,000
Other benefits:			
Children of Deceased Veterans (Education Assistance)	400,000	400,000	408,478
University and Vocational Training	700,000	700,000	633,251
Assistance to Canadian Veterans - Overseas District	390,000	390,000	243,139
Repayments under subsection (3) of section 10 of the <i>Veterans Rehabilitation Regulations</i> (R.S.C. V-5)	2,000	--	
Last Post Fund	21,622,000	20,000,000	19,829,937
Commonwealth War Graves Commission	5,648,000	5,300,000	5,156,371
United Nations Memorial Cemetery in Korea	50,000	47,000	44,303

Figure 33: Details of Grants and Contributions (continued)

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1992-93	Actual 1992-93
<i>Payments under the War Service Grants Act (R.S.C. 1970, c.W-4)</i>			
(S) Returned Soldiers Insurance			
Actuarial Liability Adjustment	10,000	10,000	14,606
(S) Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	539,000	539,000	445,633
Health Services			
Grants to various provinces concerning the provision of prosthetic services to veterans	200,000	200,000	137,834
Treatment and related allowances	1,500,000	1,500,000	1,472,322
Management of Property Contracts			
(S) Re-establishment Credits under section 8 and Repayments under section 15 of the <i>War Service Grants Act</i> of compensatory adjustments made in accordance with the terms of the <i>Veterans' Land Act</i>	12,000	12,000	154
	1,316,360,000	1,265,255,000	1,281,313,989
Contributions			
Pensions			
Compensation for loss of earnings	70,000	47,000	38,159
Health Care			
Contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	34,430,000	17,923,000	9,188,057
Contributions to veterans, under the Veterans Independence Program, to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs	177,600,000	171,000,000	168,301,775
	212,100,000	188,970,000	177,527,991
	1,528,460,000	1,454,225,000	1,458,841,980

4. Revenue

Figure 34 provides a listing of the revenue generated. This revenue is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the Program.

Figure 34: Revenue Sources

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Interest on <i>Veterans' Land Act</i> Loans	1,700	2,000	2,518
Provincial Hospital and Medical Insurance Plans	21,547	23,249	23,627
Other In-patient Hospital Services	19,770	19,296	15,529
Manufacture of Remembrance Day Poppies (Vetcraft)	1,479	1,450	1,422
Refunds of Previous Year's Expenditures	8,000	8,000	8,324
Other	900	900	909
	53,396	54,895	52,329

Figure 35 provides a listing of revenue received by category and by the source province.

Figure 35: Sources of Revenue by Category and Province (Fiscal Year 1992-93)

Prov.	Interest on VLA Loans	Provincial Hosp. & Med. Insur. Plans	Other In-patient Hospital Services	Manufacture of Remembrance Day Poppies	Refunds of Previous Year's Expenditures	Other	Total
Nfld.	10		280		13	7	310
N.S.	161		2,137		1,181		3,479
P.E.I.	37				1		38
N.B.	123				10		133
Que.	169	23,627	3,321	379	423	438	28,357
Ont.	923		4,693	1,043	478	27	7,164
Man.	137		672		118		927
Sask.	477		464		3	10	954
Alta.	244		1,176		5	10	1,435
B.C.	237		2,786		142	9	3,174
H.O. Ott.*					109	46	155
H.O. Ch'town					5,841	362	6,203
Total	2,518	23,627	15,529	1,422	8,324	909	52,329

* H.O. = Head Office, Ottawa

5. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures which are charged to its voted and statutory authorities. Figure 36 provides other cost items, as well as projected revenue, which need to be taken into account to arrive at the estimated net cost of the Program.

Figure 36: Net Cost of Program for 1994-95

(thousands of dollars)	Main Estimates 1994-95	Add* Other Costs	Total Program Costs	Less Revenue	Estimated	
					Net Program Cost 1994-95	1993-94
Veterans Affairs Program	2,073,046	19,688	2,092,734	53,396	2,039,338	2,061,820

* Other costs include the following:

(\$000)

- services provided without charge by other departments:
 - accommodation (Public Works and Government Services, formerly Public Works); 9,381
 - compensation administration of the pay processing function (Public Works and Government Services, formerly Supply and Services); 394
 - employee benefits covering employer's share of insurance premiums and costs (Treasury Board); 7,459
 - employee compensation (Human Resources Development, formerly Labour); and 2,054
 - legal services (Justice). 400

B. Other Information

1. Pensions

Within the Veterans Affairs Portfolio, Veterans Affairs Canada, the Canadian Pension Commission, the Bureau of Pensions Advocates and the Veterans Appeal Board work closely together to provide pensions to eligible veterans and their dependants.

The Portfolio estimates total expenditures of \$1,185 million in the pensions activity in 1994-95. A summary of the expected spending plan by program is presented in Figure 37.

Figure 37: Pension Activity Resource Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95		Forecast 1993-94		Actual 1992-93		Actual 1991-92	
	FTE*	\$	FTE*	\$	FTE*	\$	FTE*	\$
Veterans Affairs Canada	349	1,169,531	363.0	1,121,600	370	1,112,174	377	1,055,061
Canadian Pension Commission	57	4,660	55.0	4,838	56	5,201	56	5,250
Bureau of Pensions Advocates	131	7,406	130.0	7,593	131	7,798	128	7,866
Veterans Appeal Board	48	3,170	45.5	3,255	46	3,008	43	3,019
Totals	585	1,184,767	593.5	1,137,286	603	1,128,181	604	1,071,196

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resources under the Operating Budget concept which includes the withdrawal of Treasury Board controls over human resource consumption. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

The pension activity is an integrated process, managed and administered throughout the whole Portfolio. The pension application and appeal process presented in Figure 38 is intended to clarify the complex interrelationship of the organizations involved.

For more detailed data with respect to pension workload volumes, resource and performance information, the reader should refer to the applicable program:

Veterans Affairs Program (see page 2-38);
Canadian Pension Commission Program (see page 3-1);
Bureau of Pensions Advocates Program (see page 4-1); and
Veterans Appeal Board Program (see page 5-1).

The Pension Application and Appeal Process

The pension application and appeal process at the Veterans Affairs Portfolio is outlined in Figure 38, page 2-67. This figure shows the major steps which occur in the process from the client's point of view. These steps are explained in detail below:

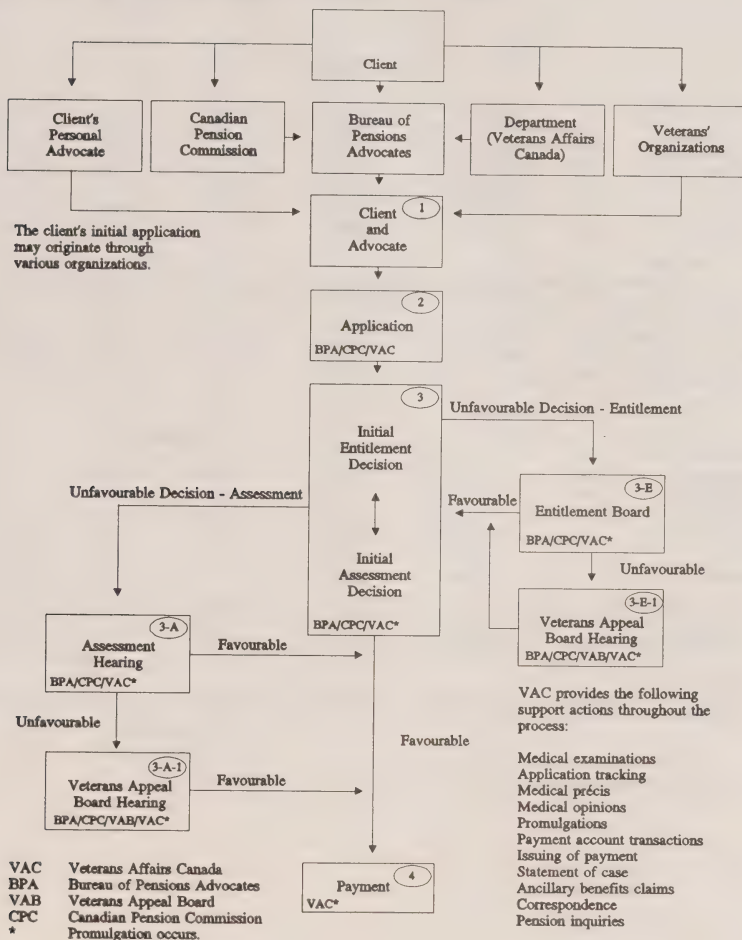
1. The client may contact one of several organizations to apply for a pension. Generally, clients use the services provided by the Bureau of Pensions Advocates (BPA) or veterans' organizations such as the Royal Canadian Legion to represent their interests. Applicants may also present their own case or hire a lawyer.
2. A claim based on the client's service, medical records, recent medical history and other relevant documentation is prepared by the client's representative. For all claims, Veterans Affairs Canada's (VAC's) Senior District Medical Officer is available to discuss the adequacy of the medical information and, if necessary, to carry out a medical examination on the claimed condition(s). The client representative forwards the claim to the Department which receives it on behalf of the Canadian Pension Commission (CPC). VAC registers and acknowledges the claim and prepares a medical précis and opinion. VAC also examines the degree of the disability and recommends the amount of assessment. A formal application is then placed before the CPC for adjudication.
3. In many cases, an initial CPC decision which is favourable will include a combined entitlement and assessment adjudication². The entitlement portion of the decision is based on the client's military service and whether the injury or condition was related to that service. The assessment portion of the decision which is based on the medical information provided with the applicant's claim determines the extent of the disability. Following the combined CPC decision, information is promulgated (communicated) by VAC to the client and the application proceeds to Step 4 - Payment. If the entitlement portion of the decision is not favourable, or is unacceptable to the client, the applicant may proceed to an Entitlement Board. If the assessment of the disability is unacceptable, the client may request an Assessment Hearing.
- 3E. In an Entitlement Board, the client's application for entitlement is reconsidered by CPC commissioners. After promulgation of a favourable decision, the application returns to Step 3 (for an initial assessment decision only). If the decision is unfavourable or unacceptable, the client may appeal that decision to the Veterans Appeal Board.
- 3E-1. Entitlement Board decisions may be appealed to the Veterans Appeal Board (VAB). Information presented at both the initial entitlement decision and the Entitlement Board levels is reviewed to ensure the client's application has been properly evaluated. Only documentary evidence may be submitted at this step; no oral evidence can be heard. VAB promulgates the decision; if the decision is favourable, the case returns to Step 3 for an assessment decision. Within the Veterans Affairs Portfolio, VAB is the last step in the appeal process, but certain cases may also be reconsidered by VAB.
- 3A. At an Assessment Hearing, CPC commissioners reconsider the amount of the pension award. If an assessment is greater than 0%, the application proceeds to Step 4 - Payment. Increases granted at Assessment Hearings are simultaneously paid and promulgated. If the decision is unacceptable to the client, the case may proceed to Step 3A-1 - Veterans Appeal Board Hearing.
- 3A-1. Assessment Hearing decisions may also be appealed to the VAB. This appeal process ensures that the assessment of the client's disability has been properly evaluated.

² Please note: if the claim contains insufficient information for CPC to give a combined entitlement and assessment decision, it will rule on entitlement only and, when further information is provided, on assessment.

Additional documentary evidence may be submitted at this step. VAB promulgates the decision. If the decision is favourable, the case proceeds to Step 4 - Payment.

4. The client receives the appropriate payment corresponding to the amount of assessment; many applications receive simultaneous promulgation and payment.

Figure 38: Pension Application and Appeal Process



2. Management of Property Contracts

Figure 39: Active Agreement of Sale

Geographic Location	Number of Accounts	Outstanding Balance Cost to Director	Amounts Due on 1992-93 Instalments plus Arrears	Amounts Collected of 1992-93 Instalments plus Arrears	Per cent Collected	Prepayments since Inception in Active Accounts
		\$	\$	\$	%	\$
VETERANS						
British Columbia	1,004	3,168,732.94	1,077,434.81	1,074,714.87	99.75	101,326.25
Alberta	553	3,135,116.24	758,648.95	736,076.69	97.02	87,908.83
Saskatchewan	954	6,241,279.60	1,577,626.48	1,424,120.17	90.27	103,095.04
Manitoba	388	1,659,611.50	519,244.86	488,573.99	94.09	38,513.87
Ontario	3,233	13,575,490.91	3,216,024.86	3,205,887.43	99.68	465,311.62
Quebec	742	2,443,838.61	729,177.28	726,854.01	99.68	41,162.25
Atlantic	1,688	4,560,340.88	1,604,672.13	1,599,268.38	99.66	220,789.71
Total Veterans	8,562	34,784,410.68	9,482,829.37	9,255,495.54	97.60	1,058,107.57
Full-Time Farming	1,139	8,670,407.31	2,254,983.35	2,048,194.09	90.83	147,104.37
Part-Time Farming	7,397	26,066,848.81	7,207,908.30	7,187,363.73	99.71	906,954.78
Commercial Fishing	26	47,154.56	19,937.72	19,937.72	100.00	4,048.42
CIVILIANS						
British Columbia	3	18,550.35	5,129.96	5,129.96	100.00	118.16
Alberta	3	11,884.23	6,502.26	6,502.26	100.00	0.00
Saskatchewan	2	5,905.82	4,381.18	4,381.18	100.00	0.00
Manitoba	1	10,418.84	2,227.79	2,227.79	100.00	11.04
Ontario	19	108,479.86	29,459.87	29,459.87	100.00	1,884.67
Quebec	2	5,590.52	1,778.01	1,778.01	100.00	498.00
Atlantic	11	39,256.23	13,455.25	13,254.75	98.51	475.93
Total Civilians	41	200,085.85	62,934.32	62,733.82	99.68	2,987.80
Veterans & Civilians	8,603*	34,984,496.53	9,545,763.69	9,316,229.36	97.62	1,061,095.37

* Includes unearned conditional grants.

Figure 40: Summary of the Net Unmatured Balance as of March 31, 1993

Interest Rate	Number of Loans by Schedule					Unmatured Balance
	61	62	63	66	Total	
3.500	361	5,907	21	0	6,289	7,171,568.45
3.750	0	10	0	0	10	7,091.52
4.000	0	25	0	0	25	18,945.84
4.250	0	65	0	0	65	61,951.04
4.500	0	320	0	0	320	419,117.87
4.750	0	966	1	0	967	2,389,658.89
5.000	905	605	3	2	1,515	3,654,721.50
6.375	82	0	0	1	83	188,472.80
6.750	219	0	0	0	219	609,775.87
7.000	322	3,024	12	6	3,364	11,826,543.11
7.500	57	349	0	0	406	1,098,120.32
7.750	41	333	0	0	374	840,801.72
8.000	55	387	0	1	443	876,764.20
8.250	28	231	2	1	262	787,692.97
8.500	79	742	2	3	826	2,383,839.46
8.750	20	239	1	1	261	490,792.98
9.000	25	106	2	2	135	335,656.63
9.250	94	239	0	11	344	844,679.80
9.500	0	1	0	4	5	26,815.73
9.750	24	203	1	0	228	354,723.22
10.000	43	72	0	4	119	319,378.29
10.750	0	0	0	1	1	10,107.66
12.750	0	0	0	4	4	24,203.49
14.000	0	0	0	1	1	10,418.84
6.500 Order-in-council	0	0	0	0	0	0.00
Total	2,355	13,824	45	42	16,266	34,751,842.20

Enterprise

Legend: 61	Full-time farming
62	Part-time farming
63	Commercial fishing
66	Civilian purchase

3. Returned Soldiers and Veterans Insurance

The Returned Soldiers and Veterans Insurance Programs provide life insurance to veterans of the First World War and Second World War who may not have been eligible for such insurance from private companies. While new policies have not been issued since 1968, approximately 7,640 policies with a face value of approximately \$23,377,698.50 were still in force as of March 31, 1993.

During 1992-93, there were 22 death claims on Returned Soldiers Insurance policies, with a total face value of \$40,500.00. As of March 31, 1993, 142 policies were in force under this plan, representing a total face value of \$298,162.00.

Figure 41: Statement of Credit Balance as of March 31, 1993 - Returned Soldiers Insurance Fund

Credit balance on March 31, 1992			\$482,904.32
Initial payments (death claims)	\$62,500.00		
Annuities	5,548.79		
Disability benefit payments			
Cash surrender values			
Payment Section 10 (<i>RSI Act</i>)			
Excess premiums refunded	<u>3.40</u>	\$68,052.19	
Premiums received			
Actuarial adjustment	14,605.95	<u>14,605.95</u>	<u>53,446.24</u>
Credit balance on March 31, 1993			<u>\$429,458.08</u>

During this same period, there were 360 death claims for Veterans Insurance policies, with a total face value of \$1,083,966.00. Also, 46 policies were surrendered, with a total face value of \$157,240.00. As of March 31, 1993, 7,498 policies were still in force, with a total face value of \$23,079,536.50

Figure 42: Statement of Credit Balance as of March 31, 1993 - Veterans Insurance Fund

Credit balance on March 31, 1992			\$18,668,848.93
Initial payments (death claims)	\$1,075,263.00		
Annuities	35,442.78		
Cash surrender values	123,752.00		
Excess premiums refunded	<u>1,193.06</u>	\$1,235,650.84	
Premiums received	88,052.99		
Actuarial adjustment	445,632.78	<u>533,685.77</u>	<u>701,965.07</u>
Credit balance on March 31, 1993			<u>\$17,966,883.86</u>

Canadian Pension Commission Program

1994-95

Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95	3-4
B. Use of 1992-93 Authorities	3-5

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95	
1. Highlights	3-6
2. Summary of Financial Requirements	3-6
B. Recent Performance	
1. Highlights	3-7
2. Review of Financial Performance	3-8
C. Background	
1. Introduction	3-9
2. Mandate	3-9
3. Program Objective	3-9
4. Program Description	3-9
5. Program Organization for Delivery	3-9
D. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	3-12
E. Program Effectiveness	3-14
F. Performance Information and Resource Justification	3-14

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	3-17
2. Personnel Requirements	3-18
3. Net Cost of Program	3-19

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 – Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Canadian Pension Commission			
10	Program expenditures	4,214	4,465
(S)	Contributions to employee benefit plans	446	438
Total Program		4,660	4,903

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
Canadian Pension Commission		
10	Canadian Pension Commission - Program expenditures	4,214,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	<u>1994-95 Main Estimates</u>			1993-94 Main Estimates
	FTE*	<u>Budgetary</u> Operating	Capital	Total
Pensions	57	4,631	29	4,660
1993-94 FTE*	57			

* See Figure 11, page 3-18, for additional information on human resources.

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Canadian Pension Commission Program				
10	Program expenditures	4,572,000	5,072,000	4,827,582
(S)	Contributions to employee benefit plans	567,000	373,000	373,000
Total Program - Budgetary		5,139,000	5,445,000	5,200,582

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95

1. Highlights

During the fiscal year 1994-95, the Canadian Pension Commission Program expects to achieve the following:

- render decisions on 13,200 new or revised pension applications and on 6,800 cases at its Entitlement Boards and Assessment Hearings (see Figure 9, page 3-16); and
- maintain the following average turnaround times (see page 3-14):
 - less than 20 days to render a decision on initial applications following receipt of supporting documentation; and
 - less than 15 days to render a decision following a hearing at the Entitlement Board or Assessment Hearing level.

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Canadian Pension Commission Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Change
Pensions	4,660	4,838	(178)
Human resources** (FTE)	57	55	2

* Forecast at November 30, 1993

** See Figure 11, page 3-18, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The decrease of \$178,000 or 3.7% from the 1993-94 Forecast to the 1994-95 Main Estimates consists of several minor items including Treasury Board imposed cuts.

Explanation of 1993-94 Forecasts: The decrease of \$65,000 or 1.3% from the 1993-94 Main Estimates of \$4,903,000 to the 1993-94 Forecasts consists of several minor items.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program’s performance during the fiscal year 1992-93 include the following:

- adjudications of initial applications decreased marginally over 1991-92 levels from 13,022 to 12,963 (see Figure 2); and
- the number of cases awaiting second level hearing in those areas served by deployed Commission offices increased substantially (see Figure 3 on page 3-8) due to increasing complexity of second level cases, priority being assigned to first applications and the reduction in the number of Commissioners available. In spite of these factors, more Entitlement Boards and Assessment Hearings were held in 1992-93 than in previous years (see Figure 8, page 3-13).

Figure 2: First Level Pension Adjudications

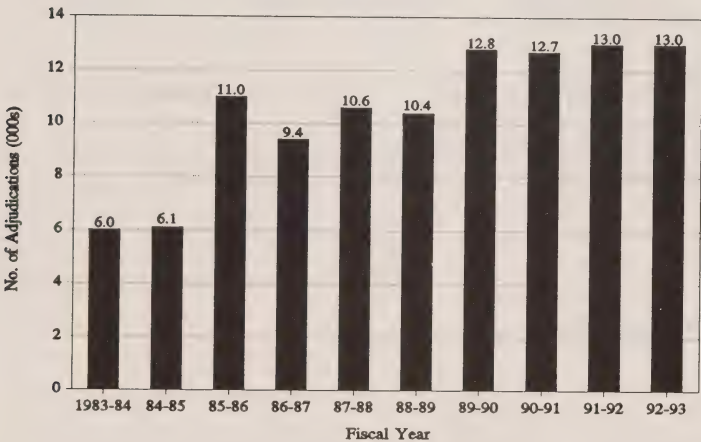
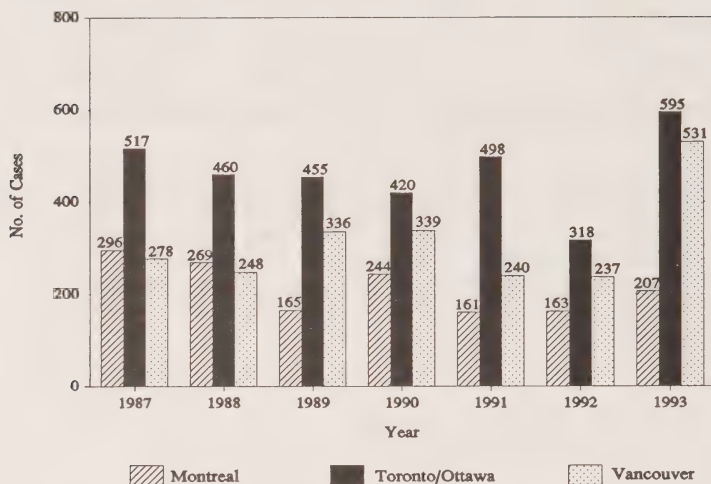


Figure 3: Cases Awaiting Second Level Hearing



2. Review of Financial Performance

Figure 4: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)

	1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change
Pensions	5,201	5,139	62
Human resources* (FTE)	56	57	(1)

* See Figure 11, page 3-18, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The 1992-93 actual expenditures were 1.2% higher than the 1992-93 Main Estimates. This minor increase was made up of various small items.

C. Background

1. Introduction

The Canadian Pension Commission Program consists of the Canadian Pension Commission, an independent quasi-judicial agency which reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

Together, the Commission, the Bureau of Pensions Advocates, the Veterans Appeal Board and Veterans Affairs Canada process applications for pension benefits. The Commission is specifically responsible for rendering decisions and holding Entitlement Boards and Assessment Hearings on claims for disability pensions and associated benefits.

2. Mandate

The Commission's legal mandate is principally derived from Part I of the *Pension Act*, which governs its role and structure.

3. Program Objective

The objective of the Canadian Pension Commission Program is to award disability pensions and associated benefits as compensation for disability or death related to military or other qualified service. Pensions are provided under the authority of the various statutory instruments which govern the Commission's operations.

4. Program Description

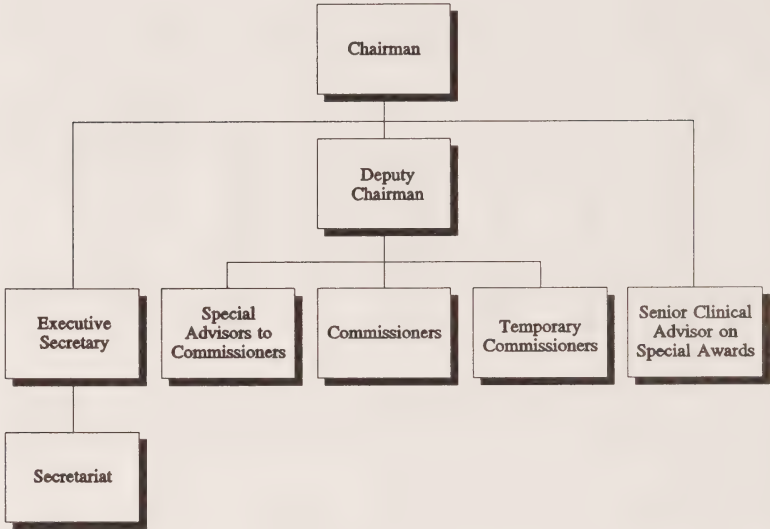
The Canadian Pension Commission adjudicates and sets adjudicative policy under the *Pension Act*, the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation and Pension Continuation Acts*, Parts I to X of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, and various other acts, orders and regulations. The Program consists of one activity, pensions, which is delivered through an organization described in Figure 5, on page 3-10.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The functions of the pension activity are delivered through three sub-activities which are shown in Figure 6 on page 3-11.

Organizational Structure: The Commission consists of a Chairman, a Deputy Chairman, 12 commissioners, 10 ad hoc commissioners, such numbers of temporary commissioners as the Minister considers necessary, and a Secretariat. Details of the Commission's organization, resources and functions are provided in Figures 5 and 6.

Figure 5: Organization and Resources



	1994-95 Main Estimates
Human Resources	57
Operating Costs	\$4,660,000

Figure 6: Program Sub-activities

Sub-activities	Description	Functions
Executive Direction	Appointed by Governor in Council, the Chairman is the Chief Executive Officer of the Commission.	<ul style="list-style-type: none"> • Executive direction to Program • Liaison with executive management in other areas of the Veterans Affairs Portfolio • Liaison with central agencies • Policy
Pensions (Adjudication)	The Deputy Chairman, 12 commissioners and 10 ad hoc commissioners perform adjudicative functions. All are Governor in Council appointees. Two commissioners are deployed in Vancouver, two are in Ottawa, two are in Calgary and one is in Montreal.	<ul style="list-style-type: none"> • First decisions • Entitlement Board decisions • Assessment Hearing decisions • Ancillary benefits decisions • Assessment reviews • Trust fund decisions
Planning Element Support	A Secretariat (headed by an Executive Secretary) provides support to policy and planning initiatives of management, and coordinates the provision of departmental finance, personnel and administrative services to the Commission. A Clinical Advisor and Special Advisors provide advice to the Commission on pension adjudication. Administrative support staff is also included in this sub-activity.	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory support to executive management and pensions (adjudication) • Secretarial support to Commission • Policy and planning support • Typing of decisions • Reference support to Commission

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Canadian Pension Commission Program is driven by the demands of the clients it serves, namely veterans and their dependants. The delivery of program benefits is directly related to the special needs and circumstances of these people.

Aging of Veterans: The average age of Canada's veterans is 72. There are approximately 554,000 living veterans. As with any segment of the population, the health of veterans tends to deteriorate with age and income tends to decline. New disabilities may appear and existing ones are often aggravated, causing veterans and their survivors to seek the various pension benefits to which they may be entitled. For further details on pensions and related benefits, see page 3-14.

Regular Force Members: In 1979-80, approximately 5,600 Regular Force members (members of the Armed Forces who have served in peacetime) or their survivors were receiving disability pensions, or less than 5% of the total number of disability pension recipients. In the last 13 years, this figure has increased to 19,192. It should be noted that, although Regular Force members cannot receive disability pensions related to their peacetime service while they are still serving, they can still apply to the Commission for pension entitlement.

Volume of Workload: As indicated in Figure 7, the number of pension applications received - i.e. at the first level - has remained constant between the 1991-92 and the 1992-93 fiscal years. There has been a slight increase in the number of applications received at Entitlement Board and Assessment Hearing levels during this period (see Figure 8).

Figure 7: Applications Received - First Level

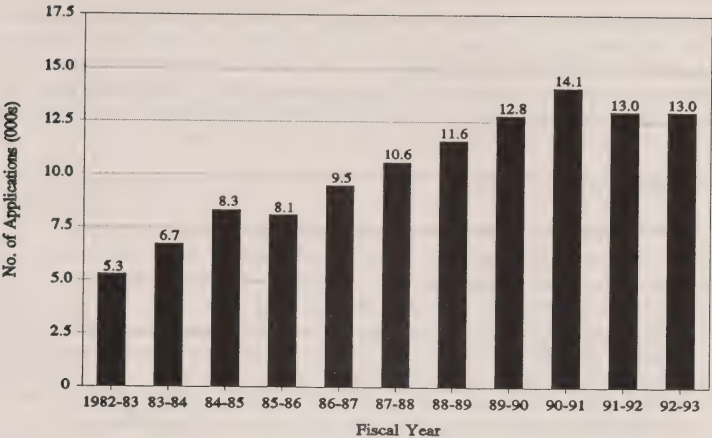
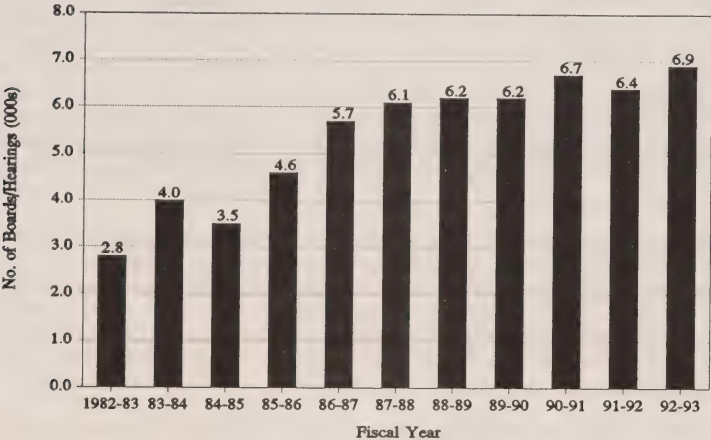


Figure 8: Entitlement Boards and Assessment Hearings



E. Program Effectiveness

Criteria for measuring the effectiveness of the Canadian Pension Commission Program must be related to the Program's basic objective, which is to award disability pensions and associated benefits provided by the statutory instruments under which the Commission operates. The Program's effectiveness can be measured by the quantity and quality of the Commission's adjudications and, more specifically, by the number of claims it adjudicates over a set period of time.

In 1994-95, the Program intends to:

- render decisions on 13,200 new or revised pension applications, and 6,800 Entitlement Board and Assessment Hearing claims; and
- achieve the following average turnaround times:
 - less than 20 working days for adjudication at the first level after receipt of the application and supporting documentation; and
 - less than 15 working days for adjudication after an Assessment Hearing or Entitlement Board.

F. Performance Information and Resource Justification

The Program's allocation of 33 professional and support full-time equivalents (FTEs) is justified by its requirement to adjudicate claims for benefits. The following paragraphs describe the primary pension benefits:

Disability Pensions: Under the *Pension Act*, pensions may be paid to former members of the Armed Forces (and, in certain cases, present members) who are suffering a disability due to an injury or a disease, or the aggravation of an injury or disease, that was incurred during military service in wartime, or that arose out of, or was directly connected with, military service in peacetime.

Pensions are based on the extent or assessment of the individual's disability. A disability can be assessed from 1% to 100%, depending on the medical condition and its severity. Monthly pensions are paid for a disability or a combination of disabilities that are assessed at a total of 5% or higher. A single lump-sum payment is made for disabilities assessed at 4% or less. Pensioners are examined periodically by medical practitioners to verify the extent of their disability. If it is determined that a condition has worsened, the assessment of the pensioned conditions may be increased accordingly.

Disability pensioners may be paid an additional pension on behalf of their spouse and/or children.

Parts I to X of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* provide for similar disability benefits to Merchant Navy Veterans and certain civilians who served in organizations closely associated with the Canadian Armed Forces during the Second World War.

Survivor Pensions: The surviving spouse and children (within certain age limits) of a deceased veteran are eligible for this pension if the veteran's death was attributable to military service, or if the veteran was, or should have been, receiving a disability pension at the time of death.

If the veteran's death was due to military service, a full pension is awarded to the surviving spouse.

If the veteran was receiving a disability pension at the time of death, the Act provides to the surviving spouse, for a period of one year, whatever amount of monthly disability pension, additional pension for spouse, attendance allowance and exceptional incapacity allowance the disability pensioner was receiving at the time of death. At the end of one year, these survivor benefits are converted to either a full pension (if the pensioner was receiving a disability pension of 48% or more at the time of death) or a proportionate pension (if the pensioner was receiving a disability pension assessed from 5% to 47% at the time of death). The proportionate pension is equivalent to half the disability pension being paid at the time of death. Widows and widowers continue to receive survivor benefits if they remarry.

Attendance Allowance: A disabled pensioner who requires care and assistance may be awarded an attendance allowance in certain circumstances. The amount of the allowance is based on the extent of attendance needed.

Exceptional Incapacity Allowance: When a pensioner is receiving a pension for a disability or disabilities assessed at 98% or higher and is suffering an exceptional incapacity as a result of pensioned conditions, an additional monthly allowance in varying amounts may be awarded.

Clothing Allowance: Pensioners who are amputees, or who must wear special appliances or specially-made clothing, may receive an allowance to compensate for wear and tear or excessive soiling of clothes, or to assist in the purchase of the special apparel. The need for clothing must be related to the pensioner's disability.

Prisoner of War Compensation: Veterans and certain civilians who were prisoners of war for 89 days or more, or who evaded capture by the enemy or were escapees from a prisoner-of-war camp for 89 days or more, may be entitled to compensation under Part III.1 of the *Pension Act*.

Other Benefits: When the estate of a deceased pensioner is insufficient to pay the costs of the pensioner's last illness, or to cover his or her funeral, the *Pension Act* provides that the Commission may award a grant to assist in paying these costs.

The *Gallantry Awards Order*, which is administered by the Commission, provides for the payment of an annuity if the recipient of an award for gallantry, listed in the Order, is receiving a disability pension under the *Pension Act*, benefits under the *War Veterans Allowance Act* or an annuity under the *Canadian Forces Superannuation Act*.

Workload: The major elements of the Commission's workload are summarized in Figure 9. The Portfolio uses this information to measure output according to full-time equivalents.

Figure 9: Major Workload Elements

Component/Product	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
<u>Adjudication</u>					
First Decisions	13,200	13,100	12,963	13,022	12,735
EB/AH*	6,800	6,700	6,857	6,429	6,712
Ancillary Benefits					
Decisions	2,300	2,500	2,877	3,280	4,253
Trust Fund Decisions	200	200	141	217 **	418 **
Assessment Awards	11,200	11,000	11,373	11,943	13,383

* EB/AH - Entitlement Boards/Assessment Hearings

** Amended

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 10: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	3,430	3,335	3,709
Contributions to employee benefit plans	446	438	373
	3,876	3,773	4,082
Goods and services			
Transportation and communications	599	876	843
Information	5	5	4
Professional and special services	40	41	54
Rentals	60	55	49
Purchased repairs and upkeep	5	3	8
Utilities, materials and supplies	45	45	25
Other subsidies and payments	1	1	1
	4,631	4,799	5,066
Capital	29	39	135
Total expenditures	4,660	4,838	5,201

* Forecast at November 30, 1993

2. Personnel Requirements

Figure 11: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1994-95	FTE* Forecast 1993-94	FTE* Actual 1992-93	Current Salary Range	1994-95 Average Salary Provision
OIC Appointments	24	22	24	45,600 - 170,500	87,000
Scientific and Professional Medicine	1	1	1	53,980 - 114,907	
Administrative and Foreign Service Administrative Services	9	9	9	17,994 - 75,002	43,700
Administrative Support Clerical and Regulatory	5	5	5	16,999 - 41,724	27,800
Secretarial	18	18	17	16,847 - 41,991	27,000
	57	55	56		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: 1. The current salary range column shows the salary ranges by occupation groups as of October 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

2. The above breakdown by category and average salary provision is based on the best information available as current systems do not supply this type of detail.

3. Net Cost of Program

Figure 12: Total Cost of the Program for 1994-95

(thousands of dollars)	Main Estimates 1994-95	Add* Other Cost	Estimated <u>Total Program Cost</u> 1994-95 1993-94	
Canadian Pension Commission Program	4,660	334	4,994	5,196

* Other costs include the following:

(\$000)

- services provided without charge by other departments:
 - accommodation (Public Works and Government Services,
formerly Public Works); 162
 - compensation administration of the pay processing function
(Public Works and Government Services, formerly Supply and
Services); 7
 - employee benefits covering the employer's share of insurance
premiums and costs (Treasury Board Secretariat); and 129
 - employee compensation (Human Resources Development,
formerly Labour). 36

Bureau of Pensions Advocates Program

1994-95

Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95	4-4
B. Use of 1992-93 Authorities	4-5

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95	
1. Highlights	4-6
2. Summary of Financial Requirements	4-6
B. Recent Performance	
1. Highlights	4-7
2. Review of Financial Performance	4-7
C. Background	
1. Introduction	4-8
2. Mandate	4-8
3. Program Objective	4-8
4. Program Description	4-8
5. Program Organization for Delivery	4-8
D. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	4-10
2. Initiatives	4-10
3. Update on Previously Reported Initiatives	4-10
E. Program Effectiveness	4-10
F. Performance Information and Resource Justification	4-11

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	4-12
2. Personnel Requirements	4-13
3. Net Cost of Program	4-14

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 – Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Bureau of Pensions Advocates			
15	Program expenditures	6,623	6,878
(S)	Contributions to employee benefit plans	783	765
Total Program		7,406	7,643

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
Bureau of Pensions Advocates		
15	Bureau of Pensions Advocates - Program expenditures	6,623,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	<u>1994-95 Main Estimates</u>			1993-94 Main Estimates
	FTE*	<u>Budgetary</u> Operating	Capital	Total
Pensions	131	7,351	55	7,406
1993-94 FTE	131			

* See Figure 7, page 4-13, for additional information on human resources.

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Bureau of Pensions Advocates Program				
15	Program expenditures	6,832,000	7,395,000	7,161,305
(S)	Contributions to employee benefit plans	968,000	637,000	637,000
Total Program - Budgetary		7,800,000	8,032,000	7,798,305

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95

1. Highlights

During 1994-95, the Bureau intends to:

- continue to provide high-quality legal services and counselling free of charge at the district level to some 23,500 veteran clients and their dependants. This includes preparing some 16,000 disability pension applications and hearings before the Canadian Pension Commission. A total of 27 lawyers and 78 support staff will be required for this task;
- represent some 2,100 clients in their appeals to the Veterans Appeal Board, a task requiring 7 lawyers and a support staff of 7 at Head Office;
- conduct some 8,000 counselling activities in which clients will not proceed, in whole or in part, with their claims; and
- continue to place emphasis on providing quality service to clients while maintaining its focus on cost effectiveness.

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Bureau of Pensions Advocates for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Change
Pensions	7,406	7,593	(187)
Human resources** (FTE)	131	130	1

* Forecast at November 30, 1993

** See Figure 7, page 4-13, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The decrease of \$187,000 or 2.5% from the 1993-94 Forecast to the 1994-95 Main Estimates consists of several minor items including Treasury Board imposed cuts.

Explanation of 1993-94 Forecast: The minor decrease of \$50,000 or less than 1% from the 1993-94 Main Estimates of \$7,643,000 to the 1993-94 Forecasts consists of several minor items.

B. Recent Performance

1. Highlights

A moderate decrease in the demand for service at the first level allowed the Bureau to process a greater number of disability pension claims, thereby reducing the accumulated backlog.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change
Pensions	7,798	7,800	(2)
Human resources* (FTE)	131	131	—

* See Figure 7, page 4-13, for additional information on human resources.

Explanation of Change: There is no significant change between the 1992-93 actual expenditures and the 1992-93 Main Estimates.

C. Background

1. Introduction

Established in 1971 when major revisions were made to the *Pension Act*, the Bureau of Pensions Advocates is an independent agency of the federal government which reports to the Minister of Veterans Affairs. The Bureau provides free legal aid in cases where applications or appeals are made to either the Canadian Pension Commission or the Veterans Appeal Board.

2. Mandate

The Bureau's legal mandate is set out in Part II of the *Pension Act*, which authorizes the Bureau to counsel applicants with respect to the implications of the *Pension Act* and related statutes and orders, assist applicants in the preparation and submission of applications, and arrange for applicants to be represented by a pensions advocate at all levels of hearings held under the authority of the Act. In addition, the *War Veterans Allowance Act* authorizes the Bureau to represent applicants in appeals before the Veterans Appeal Board.

3. Program Objective

The objective of the Bureau of Pensions Advocates Program is to ensure that persons seeking to establish claims under the *Pension Act* and related statutes, or making an appeal under the *War Veterans Allowance Act*, have access to an independent professional legal service.

4. Program Description

The Bureau provides legal aid to persons who are either seeking to establish claims under the *Pension Act* and allied statutes and orders or making an appeal to the Veterans Appeal Board. This service is provided by professional advocates and support staff in 20 district offices located throughout Canada and at Head Office in Charlottetown. The Bureau must accept all requests for assistance from eligible veterans or dependants of deceased veterans. The services of the Bureau are free; however, applicants are not required to use them. They may employ a private lawyer at their own expense or be represented by a service officer from an accredited veterans' organization.

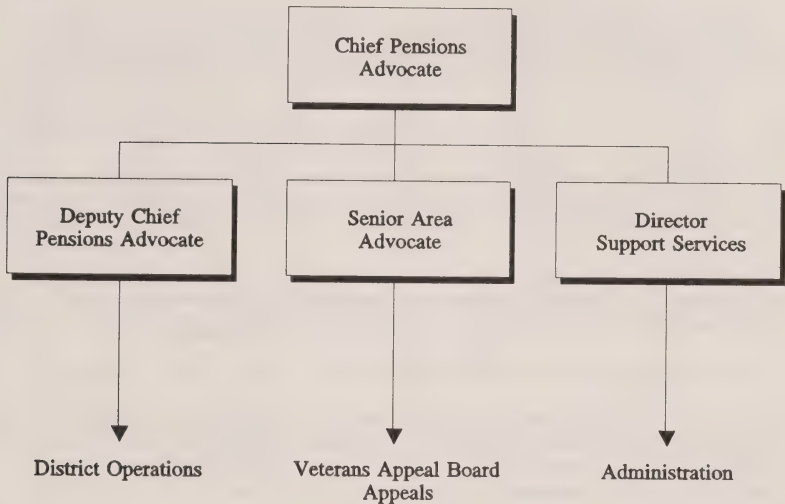
5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Program consists of primarily one activity called pensions. Significant effort is also devoted to allowances work.

Organizational Structure: The Bureau of Pensions Advocates operates under the direction of the Chief Pensions Advocate who is appointed by the Governor in Council. The Deputy Chief Pensions Advocate heads the Bureau's operational activities.

The Bureau provides its services through a decentralized organization consisting of 20 district offices located in large centres across Canada. The advocates sometimes travel to other locations in their districts to interview applicants and present claims to the adjudicating bodies of the Canadian Pension Commission. The final appeals section, located at Head Office, serves clients in all parts of the country.

Figure 3: Organization and Resources



	1994-95 Main Estimates
Human Resources	131
Operating Costs	\$7,406,000

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Although requests for service have begun to decrease in recent years, the associated workload continues to place significant demands on the Bureau's resources. Figure 4 reflects the demand for service over the last several years.

Further reallocation of resources will be required to meet the increasing demand for service in Western Canada.

Figure 4: Demand for Service

Number of Clients Requesting Service	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
First Applications	13,600	14,000	14,517	16,554	15,167
CPC Hearings	7,800	7,800	7,321	7,872	7,939
Appeals to VAB	2,100	2,100	2,338	2,403	2,154
Total Demand	23,500	23,900	24,176	26,829	25,260

2. Initiatives

New initiatives for 1994-95 have been incorporated into the Highlights section of the expenditure plan for the Bureau of Pensions Advocates Program (see page 4-6).

3. Update on Previously Reported Initiatives

In response to its 1993-94 initiative, the Bureau took steps to improve the quality of its service to clients through implementation of several key initiatives such as the establishment of service standards, changes in operating procedures and resource reallocation. As this will be an ongoing process, further reporting against this initiative will be included in the Performance Information and Resource Justification section of future expenditure plans. As such, this initiative is now considered complete.

E. Program Effectiveness

The objective of the Bureau is to provide free professional legal services to eligible persons seeking benefits under the *Pension Act*, the *War Veterans Allowance Act* and related statutes and regulations.

Legal services are provided to persons who apply for disability pensions and allowances through either:

- written applications for pensions submitted to the Canadian Pension Commission;

- personal appearances before an Entitlement Board or an Assessment Hearing of the Canadian Pension Commission; or
- appeals to the Veterans Appeal Board.

In addition, the Bureau provides counselling services where no application or appeal is considered advisable.

The indicators of program effectiveness include the number of clients served, the average delivery time and the quality of the representation provided as measured by the rate of positive decisions.

In 1994-95 the Bureau forecasts that it will serve a total of approximately 23,500 clients, submit applications at the first level in an average of 3.8 months and maintain an overall average rate of positive decisions of 45%.

F. Performance Information and Resource Justification

The majority of the Bureau's resources are located in its 20 district offices where 105 full-time equivalents (FTEs) are located; Head Office comprises 26 FTEs, which include an administrative staff of four providing support services for the Bureau nation-wide.

The type and complexity of the services provided vary greatly depending on the clients' requirements. The Bureau provides the appropriate level of service by closely monitoring and reassigning resources between offices in response to changes in client activity and demand.

The number of clients served per FTE is reflected in Figure 5.

Figure 5: Number of Clients Served Related to Human Resources

	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Total clients served	23,500	23,900	25,600	25,078	24,524
FTE*	130	130	130	130	130
Clients served per FTE*	180	192	197	193	187

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates. The FTE of 130 excludes the position of Chief Pensions Advocate.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 6: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	6,020	6,116	6,485
Contributions to employee benefit plans	783	765	637
	6,803	6,881	7,122
Goods and services			
Transportation and communications	259	310	277
Information	1	2	2
Professional and special services	96	115	101
Rentals	111	133	118
Purchased repairs and upkeep	28	33	26
Utilities, materials and supplies	52	65	59
Other subsidies and payments	1	1	1
	7,351	7,540	7,706
Capital	55	53	92
Total expenditures	7,406	7,593	7,798

* Forecast at November 30, 1993

2. Personnel Requirements

Figure 7: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1994-95	FTE* Forecast 1993-94	FTE* Actual 1992-93	Current Salary Range	1994-95 Average Salary Provision
OIC Appointments	1	1	1	45,600 - 170,500	
Scientific and Professional					
Law	36	36	36	29,870 - 128,900	78,800
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services Program	7	7	7	17,994 - 75,002	43,700
Administration	17	17	17	17,994 - 75,002	46,000
Technical					
Social Science Support	12	12	12	16,608 - 75,927	44,300
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	33	32	33	16,999 - 41,724	27,800
Secretarial	25	25	25	16,847 - 41,991	27,000
	131	130	131		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: 1. The current salary range column shows the salary ranges by occupation groups as of October 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

2. The above breakdown by category and average salary provision is based on the best information available as current systems do not supply this type of detail.

3. Net Cost of Program

Figure 8: Total Estimated Cost of the Program for 1994-95

(thousands of dollars)	Main Estimates 1994-95	Add* Other Cost	Estimated Total Program Cost	
			1994-95	1993-94
Bureau of Pensions				
Advocates	7,406	770	8,176	8,335

* Other costs include the following:

(\$000)

- services provided without charge by other departments:
 - accommodation (Public Works and Government Services, formerly Public Works); 375
 - compensation administration of the pay processing function (Public Works and Government Services, formerly Supply and Services); 16
 - employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs (Treasury Board Secretariat); and 297
 - employee compensation (Human Resources Development, formerly Labour). 82

Veterans Appeal Board Program

1994-95

Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95	5-4
B. Use of 1992-93 Authorities	5-5

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95	
1. Highlights	5-6
2. Summary of Financial Requirements	5-6
B. Recent Performance	
1. Highlights	5-7
2. Review of Financial Performance	5-7
C. Background	
1. Introduction	5-8
2. Mandate	5-8
3. Program Objective	5-8
4. Program Description	5-8
5. Program Organization for Delivery	5-8
D. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	5-9
2. Initiatives	5-10
3. Update on Previously Reported Initiatives	5-10
E. Program Effectiveness	5-10
F. Performance Information and Resource Justification	5-11

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	5-13
2. Personnel Requirements	5-14
3. Net Cost of Program	5-15

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Veterans Appeal Board			
20	Program expenditures	2,826	2,893
(S)	Contributions to employee benefit plans	344	319
Total Program		3,170	3,212

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1994-95 Main Estimates
Veterans Appeal Board		
20	Veterans Appeal Board - Program expenditures	2,826,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1994-95 Main Estimates			1993-94 Main Estimates
	FTE*	Budgetary Operating	Capital	
Pensions	48	3,146	24	3,212
1993-94 FTE	47			

* See Figure 8, page 5-14, for additional information on human resources.

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Veterans Appeal Board Program				
20	Program expenditures	2,719,000	2,832,000	2,752,570
(S)	Contributions to employee benefit plans	387,000	255,000	255,000
Total Program - Budgetary		3,106,000	3,087,000	3,007,570

Section I

Program Overview

A. Plans for 1994-95

1. Highlights

During the upcoming fiscal year the Veterans Appeal Board intends to:

- hear and promulgate approximately 2,950 cases (see Figure 4, page 5-11);
- establish and publish service standards for internal Board functions;
- increase the use of automation to streamline internal processes and improve service delivery; and
- continue to implement client-centered and human-resource-sensitive initiatives.

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Veterans Appeal Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Change
Pensions	3,170	3,255	(85)
Human resources** (FTE)	48	45.5	2.5

* Forecast at November 30, 1993

** See Figure 8, page 5-14, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The decrease of \$85,000 or 2.6% from 1993-94 Forecasts to the 1994-95 Main Estimates consists of several minor items including Treasury Board imposed cuts.

Explanation of 1993-94 Forecast: The minor increase of \$43,000 or 1.3% from the 1993-94 Main Estimates of \$3,212,000 to the 1993-94 Forecasts consists of unfunded severance pay requirements offset by uncontrollable delays in filling GIC positions.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during the fiscal year 1992-93 include the following:

- 2,815 cases were received (see Figure 4, page 5-11);
- 2,682 pension and allowance reconsideration decisions were heard and promulgated (see Figure 4);
- 171 cases were withdrawn (see Figure 4); and
- pension appeals and reconsiderations were promulgated within 59.6 days of the date of hearing; allowance appeals within 55 days.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1992-93 Financial Performance

(thousands of dollars)	1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change
Pensions	3,008	3,106	(98)
Human resources* (FTE)	46	46	—

* See Figure 8, page 5-14, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The 1992-93 actual expenditures were 3% lower than the 1992-93 Main Estimates. Several small items accounted for this minor decrease.

C. Background

1. Introduction

Established in June 1987 with passage of the *Veterans Appeal Board Act*, the Veterans Appeal Board is an independent agency of the federal government which reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Board reviews and renders decisions in cases of appeals for disability pensions and allowances by members and ex-members of the Armed Forces and certain civilians and dependants who are dissatisfied with final decisions of the Canadian Pension Commission or Veterans Affairs Canada. The Board may also, on application or on its own motion, reconsider a decision of the Board if new evidence is presented to it or if it determines it erred in reaching a decision with respect to the finding of any fact or the interpretation of any law.

2. Mandate

The statutory framework within which the Veterans Appeal Board functions is set out in the *Veterans Appeal Board Act* and Regulations. Within the Veterans Affairs Portfolio, the Board is the final tribunal for appeals on adjudication of disability pensions and allowances. The Federal Court and the Tax Court of Canada are additional avenues of appeal available outside the Veterans Affairs Portfolio.

3. Program Objective

The objective of the Veterans Appeal Board Program is to provide an avenue of appeal to ex-members of the Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police and certain civilians and/or dependants to ensure they receive the full benefits to which they are entitled under the *Pension Act*, the *War Veterans Allowance Act*, the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* and related statutes.

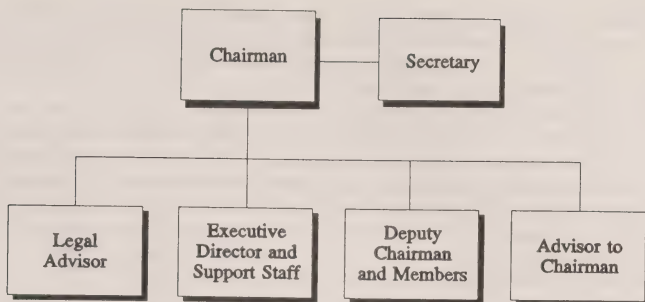
4. Program Description

The Board hears appeals respecting disability pensions from persons who are dissatisfied with the results of Entitlement Boards and Assessment Hearings of the Canadian Pension Commission. It also hears appeals respecting decisions on allowances made by Veterans Affairs Canada. The Board is responsible for interpreting the *Pension Act*, the *War Veterans Allowance Act* and the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, as well as other related statutes.

5. Program Organization for Delivery

The Veterans Appeal Board consists primarily of one activity called pensions with significant effort devoted to allowances as well. It comprises a Head Office organization only.

Figure 3: Organization and Resources



	1994-95 Main Estimates
Human Resources	48
Operating Costs	\$3,170,000

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

In response to the Pension Evaluation Study, six of the nine recommendations which apply to the Veterans Appeals Board have been implemented. Of the three remaining, one has been implemented in part, one requires a change to the appropriate legislation, and the third might not be adopted as agreement has not yet been reached with one of the member agencies concerning the scheduling process.

The activity level for allowance appeals tripled during 1993-94. This has had an impact on resource allocation as case preparation is more time-consuming for allowances than regular pension appeals.

With respect to the order-in-council appointments, it is possible that the Board will soon have eight new members. Although the learning curve will differ for each individual, traditionally, it takes three to four months before new members can be scheduled to adjudicate and write appeal decisions. It generally requires one to two years' training and experience to become conversant in most segments of the legislation.

The current restraint program will have an impact on the Board's operations. Although streamlining initiatives are aimed at improving service delivery (i.e. quality of decisions, turnaround times, etc.), full implementation may be compromised by the impending reduction to the Board's workforce.

2. Initiatives

New initiatives for 1994-95 have been incorporated into the Highlights section of the expenditure plan for the Veterans Appeal Board (see page 5-6).

3. Update on Previously Reported Initiatives

As part of an Organizational Renewal and Excellence exercise, members and employees of the Board jointly developed a mission statement, organizational values and corporate goals. Several other steering/working committees were struck to address internal and external concerns which were adversely affecting operations and service delivery. For example, the Interaction Committee dealt with 30 separate items, some of which included clarification of roles and responsibilities, identification of training needs, the development of standard ruling paragraphs and a checklist for writing decisions.

Additionally, there was a significant focus on recruitment on the basis of people-management skills, on training activities, on the development of staff through secondments and rotational acting assignments, and on open, honest communication.

This process is an ongoing one. For reporting purposes, it is now considered complete. In future, any information pertaining to this subject will be included under the Performance Information and Resource Justification section.

E. Program Effectiveness

Accurate, well-reasoned and timely decisions are paramount to providing quality service. In keeping with this philosophy, a major project was undertaken to develop a comprehensive orientation and training program for members.

In 1992-93, the average turnaround time from the date of hearing to promulgation of a decision for pension appeals and reconsiderations was 59.6 days, an improvement of 6.4 days from the previous year.

In the case of allowance appeals, there was a 29-day reduction in the average time required to issue these decisions: from 84 days in 1991-92 to 55 days in 1992-93.

F. Performance Information and Resource Justification

The number of cases heard by the Veterans Appeal Board is determined by the number of decisions rendered by the Canadian Pension Commission's Entitlement Boards and Assessment Hearings and by regional offices of Veterans Affairs Canada.

Figure 4 presents actual and forecast volumes of cases received, withdrawn, heard and promulgated for the fiscal years 1990-91 through 1994-95.

Figure 5 presents the number of cases heard and promulgated.

Figure 6 presents the number of allowance appeals heard and promulgated.

Resource levels are determined by the number of appeals and reconsiderations received, the number of hearings held and the number of decisions promulgated.

Figure 4: VAB Workload

	Forecast 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93	Actual 1991-92	Actual 1990-91
Cases Received	2,450	2,621	2,815	2,559	2,831
Cases Withdrawn	150	150	171	131	161
Cases Heard and Promulgated	2,950	2,307	2,682	2,615*	2,368

* Amended

Figure 5: Cases Heard and Promulgated

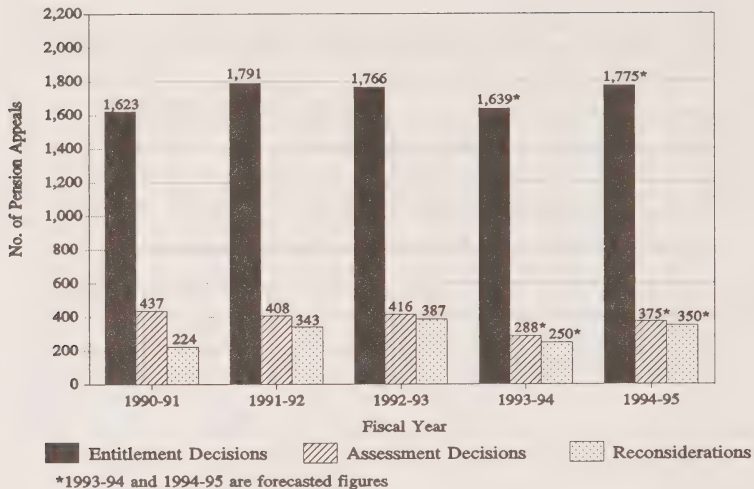
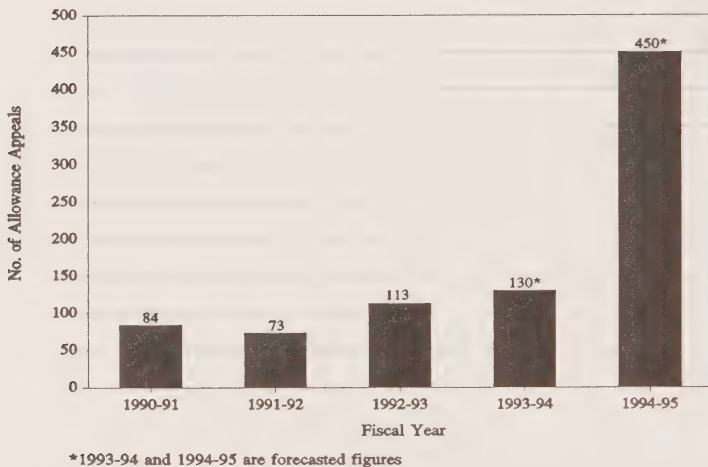


Figure 6: Allowance Appeals Heard and Promulgated



Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 7: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast* 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	2,644	2,600	2,521
Contributions to employee benefit plans	344	319	255
	2,988	2,919	2,776
Goods and services			
Transportation and communications	64	167	90
Information	3	6	4
Professional and special services	25	37	35
Rentals	25	30	26
Purchased repairs and upkeep	20	60	10
Utilities, materials and supplies	20	15	20
Other subsidies and payments	1	1	7
	3,146	3,235	2,968
Capital	24	20	40
Total expenditures	3,170	3,255	3,008

* Forecast at November 30, 1993

2. Personnel Requirements

Figure 8: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1994-95	FTE* Forecast 1993-94	FTE* Actual 1992-93	Current Salary Range	1994-95 Average Salary Provision
OIC Appointments	17	14.5	15	45,600 - 170,500	87,000
Scientific and Professional Law	1	1	1	29,870 - 128,900	
Administrative and Foreign Service Administrative Services	14	14	14	17,994 - 75,002	43,700
Administrative Support Clerical and Regulatory	8	7	8	16,999 - 41,724	27,800
Secretarial	8	9	8	16,847 - 41,991	27,000
	48	45.5	46		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: 1. The current salary range column shows the salary ranges by occupation groups as of October 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

2. The above breakdown by category and average salary provision is based on the best information available as current systems do not supply this type of detail.

3. Net Cost of Program

Figure 9: Total Estimated Cost of the Program for 1994-95

(thousands of dollars)	Main Estimates 1994-95	Add* Other Cost	Estimated <u>Total Program Cost</u>	
			1994-95	1993-94
Veterans Appeal Board	3,170	281	3,451	3,460

* Other costs include the following:

(\$000)

- services provided without charge by other departments:
 - accommodation (Public Works and Government Services, formerly Public Works); 137
 - compensation administration of the pay processing function (Public Works and Government Services, formerly Supply and Services); 5
 - employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs (Treasury Board Secretariat); and 109
 - employee compensation (Human Resources Development, formerly Labour). 30

PORTFOLIO OVERVIEW

Acts, regulations and orders-in-council 1-11, 1-12
Appeals 1-3, 1-4
Average age 1-3
Benefits 1-3, 1-4, 1-6, 1-7, 1-10
Budget 1-3, 1-6, 1-8
Canada Pension Plan 1-7
Canada Remembers Program 1-8
Commemoration 1-3, 1-6, 1-8
Departmental administration 1-4, 1-8, 1-9
Economic support 1-3, 1-4, 1-7, 1-9, 1-10
Eligible Canadians 1-3
Health care 1-3, 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10
Legal aid 1-3, 1-4
Old Age Security Act 1-7
Organization 1-3 to 1-5
Pensions 1-3, 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10
Portfolio publications 1-10
Priorities 1-6 to 1-8
Quebec Pension Plan 1-7
Royal Canadian Mounted Police 1-3
Spending plan 1-8, 1-9

VETERANS AFFAIRS PROGRAM

Accommodation and meal rates . . . 2-8, 2-12, 2-25
Administered accounts 2-15, 2-47, 2-52
Aging 2-12, 2-22, 2-24, 2-41, 2-45
Assistance Fund 2-14, 2-18, 2-26, 2-47
 2-50, 2-51, 2-61
Battlefield memorials 2-20, 2-47
Benefits Redesign Project . . . 2-9, 2-14, 2-15, 2-26
 2-51, 2-54, 2-55
Business Resumption Plan . . . 2-9, 2-16, 2-20, 2-57
Canada Pension Plan 2-26
Canada Remembers Program 2-9, 2-54
Canada Service Veterans 2-23, 2-50
Chronic care beds 2-7, 2-8, 2-13, 2-14, 2-25
 2-26, 2-28, 2-30 to 2-32
Commemoration 2-9, 2-18, 2-20, 2-26
 2-47, 2-53, 2-54
Contract institutions 2-7, 2-8, 2-12, 2-13, 2-20
 2-23, 2-25, 2-26, 2-28 to 2-33
Core Program 2-8, 2-32, 2-33
Departmental Administration . . . 2-9, 2-15, 2-19
 2-26, 2-27, 2-53 to 2-57
Departmental institutions 2-7, 2-19, 2-20, 2-28
Direct deposit 2-15, 2-44, 2-46, 2-51, 2-55
Economic support 2-8, 2-14, 2-18, 2-19
 2-26, 2-47 to 2-52
Eligibility Control System . . . 2-26, 2-37, 2-50, 2-55

VETERANS AFFAIRS PROGRAM (cont'd)

Employment Equity 2-9, 2-15, 2-20, 2-55
Funeral and burial 2-8, 2-14, 2-15, 2-18, 2-26
 2-47, 2-48, 2-50, 2-52, 2-56, 2-61
Gallantry Awards Order 2-40, 2-61
Graves and memorials 2-47, 2-52, 2-61
Health care 2-7, 2-8, 2-12, 2-13, 2-18 to 2-20
 2-23 to 2-26, 2-28 to 2-37, 2-62
Infocentres 2-22
Institutional care 2-7, 2-8, 2-12, 2-18, 2-23
 2-25, 2-28 to 2-33
Last Post Fund 2-14, 2-48, 2-52, 2-61
Management of property contracts . . . 2-9, 2-18, 2-20
 2-53, 2-56, 2-68, 2-69
Master Health Care Agreements . . . 2-8, 2-13, 2-25, 2-26
Merchant Navy Veterans 2-14, 2-18, 2-23, 2-37
 2-38, 2-46, 2-47, 2-51, 2-55
Official Languages 2-9, 2-15, 2-20, 2-56
Old Age Security 2-26
Operating Agreements 2-8, 2-32, 2-33
Other Health Purchased Services 2-7, 2-12, 2-18
 2-28 to 2-30, 2-33 to 2-35, 2-62
Pension Act 2-18, 2-38, 2-40, 2-42, 2-52
Pension application and appeal process . . 2-66, 2-67
Pensions 2-8, 2-14, 2-18 to 2-20, 2-25, 2-26
 2-38 to 2-46, 2-61, 2-62, 2-65 to 2-67
Pension Evaluation Study 2-8, 2-14, 2-45, 2-56
Perley & Rideau Veterans
 2-7, 2-13, 2-25, 2-30
 2-47, 2-63
Poppy emblems and memorial wreaths . . . 2-47, 2-63
Prisoner of war 2-18, 2-38, 2-40, 2-41
Public Service 2000 2-15, 2-20, 2-53, 2-56
Quebec Pension Plan 2-26
Regular Force 2-22, 2-41
Relocation of the Ontario Regional
 2-16
Office 2-40, 2-42
Remarried widows/widowers 2-62, 2-70
Returned Soldiers Insurance 2-9, 2-57
Service Standards 2-47
Sheltered workshops 2-18, 2-26, 2-38 to 2-42, 2-44, 2-46, 2-49
Survivor 2-41
Table of Disabilities 2-13, 2-34, 2-37
Treatment Accounts Processing
 2-18, 2-47, 2-52
System 2-47, 2-53, 2-56, 2-68, 2-69
Trust management 2-18, 2-26, 2-47, 2-70, 2-71
Veterans' estates 2-7, 2-12, 2-18
 2-23, 2-26, 2-28 to 2-30, 2-33, 2-35 to 2-37, 2-62
Veterans insurance 2-7, 2-12, 2-18, 2-37
Veterans Independence Program (VIP) . . . 2-9, 2-18, 2-20, 2-53
 2-56, 2-62, 2-63

VETERANS AFFAIRS PROGRAM (cont'd)

War Veterans Allowance 2-8, 2-14, 2-15, 2-18, 2-25
2-26, 2-37, 2-47 to 2-51

CANADIAN PENSION COMMISSION PROGRAM

Acts, orders and regulations 3-9
Additional pension 3-14
Adjudication 3-7, 3-11, 3-14, 3-16
Adjudicative policy 3-9
Aging of veterans 3-12
Amputees 3-15
Ancillary benefits decisions 3-11, 3-16
Assessment Hearings 3-6, 3-9, 3-11 to 3-14, 3-16
Attendance allowance 3-15
Benefits 3-9, 3-11, 3-12, 3-14 to 3-16
Bureau of Pensions Advocates 3-9
Canadian Forces Superannuation Act 3-16
Cases awaiting hearing 3-7, 3-8
Children 3-14, 3-15
Civilians 3-15
Clothing allowance 3-15
Deceased pensioner 3-15
Decisions 3-6, 3-9, 3-11, 3-14, 3-16
Deployed Commission offices 3-7, 3-11
Disability pensions 3-9, 3-12, 3-14 to 3-16
Entitlement Boards 3-6, 3-9, 3-11 to 3-14, 3-16
Exceptional incapacity 3-15
First decisions 3-7, 3-11, 3-14, 3-16
Gallantry Awards Order 3-16
Merchant Navy Veteran and Civil
War-related Benefits Act 3-9, 3-15
Organization 3-9, 3-10
Pension Act 3-9, 3-14 to 3-16
Pension applications 3-6, 3-7, 3-12 to 3-14
Pensioners 3-14, 3-15
Planning element support 3-11
Prisoner of War 3-15
Program effectiveness 3-14
Proportionate pension 3-15
Regular Force 3-12
Royal Canadian Mounted Police Pension
Continuation Act 3-9
Royal Canadian Mounted Police
Superannuation Act 3-9
Spouse 3-14, 3-15
Survivors' benefits 3-12, 3-15
Trust Fund decisions 3-11, 3-16
Turnaround times 3-6, 3-14
Veterans Appeal Board 3-9
War Veterans Allowance Act 3-16
Workload 3-12, 3-16

BUREAU OF PENSIONS ADVOCATES PROGRAM

Allowances 4-8, 4-10
Appeals 4-6, 4-8 to 4-11
Canadian Pension Commission 4-6, 4-8 to 4-11
Demand for service 4-7, 4-10, 4-11
District offices 4-6, 4-8, 4-9, 4-10, 4-11
Legal services 4-6, 4-8, 4-10
Organization 4-8, 4-9
Pension Act 4-8, 4-10
Pensions 4-6, 4-8, 4-10
Private lawyer 4-8
Rate of positive decisions 4-11
Veterans Appeal Board 4-6, 4-8, 4-11
Veterans' organizations 4-8
War Veterans Allowance Act 4-8, 4-10

VETERANS APPEAL BOARD PROGRAM

Allowance 5-7 to 5-12
Appeals 5-7 to 5-12
Assessment Hearings 5-8, 5-11
Canadian Pension Commission 5-8, 5-11
Decisions 5-7 to 5-11
Department 5-8, 5-11
Disability pensions 5-8
Entitlement Boards 5-8, 5-11
Federal Court 5-8
Final tribunal 5-8
Merchant Navy Veteran and Civilian
War-related Benefits Act 5-8
Organization 5-8 to 5-10
Pension Act 5-8
Pensions 5-7, 5-8, 5-9
Reconsiderations 5-7, 5-10, 5-11
Royal Canadian Mounted Police 5-8
Tax Court of Canada 5-8
Turnaround time 5-9, 5-10
Veterans Appeal Board Act 5-8
War Veterans Allowance Act 5-8
Workload 5-11

PROGRAMME DES ANCIENS COMBATTANTS

(suite)

Système de contrôle de l'admissibilité	2-26, 2-38, 2-52, 2-58
Table des invalidités	2-42
Tombe des anciens combattants	2-49, 2-55, 2-65
Veufs et veuves remariés	2-41, 2-43
Vieillessement	2-12, 2-22 à 2-25, 2-42, 2-46

PROGRAMME DE LA COMMISSION CANADIENNE DES PENSIONS

Allocation de soins	3-15
Allocation vestimentaire	3-15
Amputés	3-15
Bureau de la Commission dans les régions	3-7, 3-11
Bureau de services juridiques des pensions	3-7, 3-8
Cas en attente d'une audition	3-12, 3-16
Civils	3-15
Comités d'examen	3-6, 3-9, 3-11 à 3-14, 3-16
Comités d'évaluation	3-6, 3-9, 3-11 à 3-14, 3-16
Conjoint	3-15
Décisions relatives aux pensions	3-11, 3-16
Décisions relatives aux prestations supplémentaires	3-11, 3-16
Délai d'exécution	3-6, 3-14
Demanda de pension	3-6, 3-7, 3-9, 3-11 à 3-14
Efficacité du Programme	3-14
Enfants	3-15
Forces régulières	3-12
Incapacité exceptionnelle	3-15
Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada	3-9
Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada	3-9
Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes	3-16
Loi sur les allocations aux anciens combattants liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils	3-9, 3-15, 3-16
Lois, décrets et règlements	3-9
Ministère	3-9
Organisation	3-9, 3-10
Pension d'invalidité	3-9, 3-12, 3-14 à 3-16
Pension proportionnelle	3-15
Pension supplémentaire	3-15
Pension de défunt	3-16
Pensions	3-15, 3-16
Politique relative aux décisions	3-9
Prémieres décisions	3-11, 3-16
Prestations de survie	3-9, 3-11, 3-12, 3-14 à 3-16

PROGRAMME DE LA COMMISSION CANADIENNE DES PENSIONS (suite)

PROGRAMME DU BUREAU DE SERVICES JURIDIQUES DES PENSIONS

Prisonniers de guerre	3-15
Soutien à la planification	3-11
Tribunal d'appel des anciens combattants	3-9
Vieillessement des anciens combattants	3-12
Allocations	4-8 à 4-10
Appels	4-6, 4-8 à 4-11
Associations d'anciens combattants	4-8
Avocat d'exercice privé	4-8
Bureau de district	4-6, 4-8, 4-9, 4-11
Commission canadienne des pensions	4-6, 4-8, 4-9, 4-11
Délai d'exécution moyen	4-11
Demande de services	4-7, 4-10, 4-11
Loi sur les allocations aux anciens combattants	4-8, 4-10
Organisation	4-8, 4-9
Pensions	4-6, 4-8, 4-11
Pourcentage de décisions favorables	4-11
Services juridiques	4-6, 4-8, 4-11
Tribunal d'appel des anciens combattants	4-6, 4-8, 4-11
Allocations	5-7 à 5-12
Appels	5-8 à 5-12
Auditions des comités d'évaluation	5-8, 5-10, 5-11
Chargé de travail	5-10
Comités d'examen	5-8, 5-10
Commission canadienne des pensions	5-8, 5-10
Cour fédérale	5-8
Décisions en matière d'allocation	5-6 à 5-11
Délai d'exécution	5-6, 5-9, 5-10
Gendarmerie royale du Canada	5-8
Loi sur les allocations aux anciens combattants	5-8
Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils	5-8
Loi sur les pensions	3-9, 3-10
Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants	3-15
Ministère	3-15
Organisation	3-16
Pension de défunt	3-16
Pensions	3-15, 3-16
Politique relative aux décisions	3-9
Prémieres décisions	3-11, 3-16
Prestations de survie	3-9, 3-11, 3-12, 3-14 à 3-16
Recensement	5-8, 5-10
Tribunal de dernière instance	5-8

APERÇU DU PORTEFEUILLE

Administration du Ministère . . . 1-4, 1-8, 1-9
 Âge moyen . . . 1-3
 Aide juridique . . . 1-3, 1-4
 Appels . . . 1-3, 1-4
 Budget . . . 1-4, 1-6, 1-8
 Canadiens admissibles . . . 1-3
 Commémoration . . . 1-3, 1-6, 1-8
 Gendarmerie royale du Canada . . . 1-3
 Loi sur la sécurité de la vieillesse . . . 1-7
 Lois, règlements et décrets . . . 1-12, 1-13
 Organisations . . . 1-3 à 1-5
 Pensions . . . 1-3, 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10
 Plan de dépenses . . . 1-8, 1-9
 Prestations . . . 1-3, 1-4, 1-6, 1-7, 1-10
 Priorités . . . 1-6 à 1-8
 Programme «Le Canada se souvient» . . . 1-8
 Publications du Portefeuille . . . 1-10, 1-11
 Régime des pensions du Québec . . . 1-8
 Régime des pensions du Canada . . . 1-7, 1-8
 Soins de santé . . . 1-3, 1-4, 1-6, 1-7, 1-9, 1-10
 Soutien financier . . . 1-3, 1-4, 1-7 à 1-10

PROGRAMME DES ANCIENS COMBATTANTS

Accords d'exploitation . . . 2-8, 2-32, 2-33
 Administration du Ministère . . . 2-9, 2-16, 2-19
 Allocation d'ancien combattant . . . 2-8, 2-14, 2-15
 Anciens combattants ayant . . . 2-18, 2-26, 2-38, 2-49 à 2-53, 2-58, 2-65
 Anciens combattants ayant . . . 2-24, 2-53
 Anciens combattants de la . . . 2-14, 2-15, 2-18, 2-24
 marine marchande . . . 2-37 à 2-39, 2-48, 2-49, 2-51, 2-58
 Assurance des anciens combattants . . . 2-49, 2-74, 2-75
 Assurance des soldats de retour au pays . . . 2-66, 2-74
 Aliens en milieu protégé . . . 2-7, 2-12, 2-18
 Autres services de santé achetés . . . 2-28 à 30, 2-33 à 2-35
 Centre de santé Perley-Rideau . . . 2-7, 2-14, 2-25, 2-30
 Commémoration . . . 2-9, 2-18, 2-20, 2-27, 2-56, 2-57
 Comptes sous tutelle . . . 2-15, 2-49, 2-54
 Commémoratives . . . 2-49, 2-67
 Décret sur les prestations pour . . . 2-41, 2-42, 2-65
 Demande de pensions et recours en appel . . . 2-70, 2-71
 Dépôt direct . . . 2-15, 2-46, 2-48, 2-53, 2-59
 Ententes-cadre en matière de . . . 2-8, 2-13, 2-25, 2-27
 soins de santé . . . 2-8, 2-13, 2-25, 2-27
 Équité en matière d'emploi . . . 2-7, 2-8, 2-13, 2-14
 Établissements contractuels . . . 2-20, 2-23 à 2-25, 2-27 à 2-33

PROGRAMME DES ANCIENS COMBATTANTS (suite)

Établissements ministériels . . . 2-8, 2-19, 2-20, 2-28
 Etude d'évaluation des pensions . . . 2-8, 2-14, 2-59
 Fonction publique 2000 . . . 2-16, 2-20, 2-56, 2-59, 2-60
 Fonds de secours . . . 2-15, 2-18, 2-27, 2-49
 Fonds du Souvenir . . . 2-15, 2-50, 2-54, 2-55, 2-65
 Forces régulières . . . 2-22, 2-41
 Funérailles et inhumation . . . 2-8, 2-15, 2-18
 Gestion des contrats immobiliers . . . 2-27, 2-49, 2-50, 2-52 à 2-54, 2-59, 2-65
 Hébergement et repas . . . 2-8, 2-12, 2-22
 Infocentres . . . 2-22
 Langues officielles . . . 2-10, 2-16, 2-20, 2-60
 Lis pour soins prolongés . . . 2-7, 2-8, 2-13, 2-14, 2-25
 Loi sur les pensions . . . 2-18, 2-39, 2-41, 2-43, 2-54
 Loi sur les terres destinées aux anciens combattants . . . 2-9, 2-18, 2-20, 2-56, 2-59, 2-60
 Monuments commémoratifs de champs de bataille . . . 2-20, 2-49
 Normes de service . . . 2-9, 2-60
 Pensions . . . 2-8, 2-14, 2-18 à 2-20, 2-26, 2-39, 2-48
 Planification de la reprise . . . 2-26
 des opérations . . . 2-9, 2-16, 2-20, 2-60, 2-61
 Phénomènes de guerre . . . 2-18, 2-39, 2-41, 2-42
 Programme de base . . . 2-8, 2-32, 2-33
 Programme «Le Canada se souvient» . . . 2-9, 2-57
 Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAc) . . . 2-7, 2-12, 2-18, 2-23, 2-27
 2-28 à 2-30, 2-33 à 2-38, 2-58, 2-66
 Projet de ramaniment des prestations . . . 2-9, 2-59
 Régime de pensions du Canada . . . 2-26
 Régime de rentes du Québec . . . 2-26
 Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants . . . 2-7, 2-12, 2-18, 2-33, 2-37
 Réinstallation du bureau régional de l'Ontario . . . 2-7, 2-12, 2-18, 2-33, 2-37
 Soins de santé . . . 2-7, 2-8, 2-12 à 2-14, 2-18 à 2-20
 Soins en établissement . . . 2-7, 2-8, 2-12, 2-18
 2-23 à 2-26, 2-28 à 2-33
 Soutien financier . . . 2-8, 2-9, 2-14, 2-15, 2-18, 2-19
 Succèsions des anciens combattants . . . 2-49, 2-56
 Survivants . . . 2-18, 2-26, 2-39 à 2-43, 2-45, 2-48, 2-51
 Traitements . . . 2-13, 2-34, 2-38

3. Coût net du Programme

Tableau 9 : Estimation du coût total du Programme pour 1994-1995

(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995	Plus* autres coûts	Coût estimatif total du Programme 1993-1994
Tribunal d'appel des anciens combattants		3 170	281	3 451
anciens combattants				3 460

* Les autres coûts comprennent :

- les services fournis sans frais par d'autres ministères :
 - les locaux (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Travaux publics); 137
 - l'administration de la rémunération faisant partie du traitement de la paye (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Approvisionnement et Services); 5
 - les avantages sociaux des employés qui couvrent la part de l'employeur des primes d'assurance et des coûts payés (Secrétariat du Conseil du Trésor); et 109
 - la rémunération des employés (Perfectionnement des ressources humaines, anciennement Travail). 30

2. Besoins en personnel

Tableau 8 : Détails des besoins en personnel

Provision pour	ETP*	Budget 1994-1995	ETP* Prévu 1993-1994	ETP* Réel 1992-1993	Echelle des traitements actuelle	le traitement moyen 1994-1995
Nominations par décret	17	14,5	15	45 600 - 170 500	87 000	
Droit scientifique et professionnel	1	1,0	1	29 870 - 128 900		
Administration et service extérieur	14	14,0	14	17 994 - 75 002	43 700	
Soutien administratif	8	7,0	8	16 999 - 41 724	27 800	
Administration et réglementation	8	9,0	8	16 847 - 41 991	27 000	
Secrétariat	48	45,5	46			

* L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre

de heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Nota : 1. La colonne «échelle des traitements actuelle» indique les échelles de traitement par

groupe professionnel, en vigueur au 1^{er} octobre 1993. La colonne «traitement moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Il se peut que les comparaisons d'une année à l'autre soient modifiées par les changements qui surviennent au chapitre de la répartition des éléments qui sous-tendent les calculs.

2. La ventilation par catégorie et les frais estimatifs du salaire moyen ci-dessus reposent sur les données les plus fiables qu'il est possible de tirer des systèmes actuels, étant donné que ces derniers ne fournissent pas ce genre d'information.

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

I. Besoins financiers par article

Tableau 7 : Détails des besoins financiers par article

(milliers de dollars)			
	Budget des dépenses 1994-1995	Prévu* 1993-1994	Réel 1992-1993
Personnel	2 644	2 600	2 521
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	344	319	255
	2 988	2 919	2 776
Biens et services	64	167	90
Transports et communications	3	6	4
Information	25	37	35
Services professionnels et spéciaux	25	30	26
Locations	20	60	10
Achat de services de réparation et d'entretien	20		
Services publics, fournitures et approvisionnements	20	15	20
Autres subventions et paiements	1	1	7
	3 146	3 235	2 968
Dépenses en capital	24	20	40
Total des dépenses	3 170	3 255	3 008

* Prévisions au 30 novembre 1993



Tableau 6 : Appels entendus et promulgués - allocations

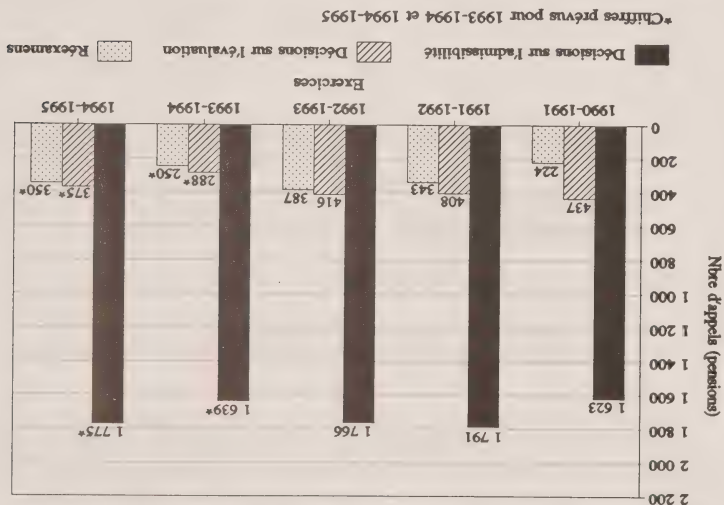


Tableau 5 : Appels entendus et promulgués - pensions

F. Données sur le rendement et justification des ressources

Le nombre de décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission canadienne des pensions, et par les bureaux régionaux d'Anciens Combattants Canada, influe sur le nombre de causes entendues par le Tribunal d'appel des anciens combattants.

Le tableau 4 illustre le nombre réel et prévu de causes reçues, retirées, entendues et promulguées pour les exercices 1990-1991 à 1994-1995.

Le tableau 5 présente le nombre de causes entendues et promulguées en matière de pensions.

Le tableau 6 présente le nombre de causes entendues et promulguées en matière d'allocations.

Le nombre d'appels et de demandes de réexamen reçus, le nombre d'auditions tenues et le nombre de décisions rendues déterminent les niveaux des ressources.

Tableau 4 : Charge de travail du TAAC

	Prévu 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992	Réel 1990-1991
Appels reçus	2 625	2 885	2 815	2 559	2 831
Appels retirés	150	150	171	131	161
Appels entendus et promulgués	2 950	2 307	2 682	2 615*	2 368

* modifié

L'actuel programme de restrictions budgétaires aura une incidence sur les activités du Tribunal. Les initiatives visant à simplifier les processus doivent permettre d'améliorer la prestation du service (c.-à-d. la qualité des décisions, les délais d'exécution, etc.), mais leur pleine réalisation risque d'être compromise par la réduction prochaine de l'effectif du Tribunal.

2. Initiatives

De nouvelles initiatives sont présentées à la rubrique «Points saillants» du plan de dépenses de 1994-1995 pour le Tribunal d'appel des anciens combattants (voir page 5-6).

3. Etat des initiatives annoncées antérieurement

Dans le cadre d'une opération de réorganisation et de renouvellement axée sur l'excellence, les membres et les employés du Tribunal se sont unis pour se donner un énoncé de mission, des valeurs organisationnelles et des objectifs généraux. Plusieurs comités directeurs et groupes de travail ont été créés pour examiner les facteurs internes et externes qui nuisent au bon fonctionnement du Tribunal et à la prestation du service. Ainsi, le comité d'interaction s'est penché sur 30 questions précises, dont la clarification des rôles et des responsabilités de chacun, la détermination des besoins en matière de formation, la rédaction de paragraphes-types à utiliser dans les décisions, et une liste de contrôle pour la rédaction des décisions.

L'accent a également été mis sur le recrutement de personnes compétentes en gestion du personnel, sur les activités de formation, sur le perfectionnement du personnel au moyen d'affections spéciales et d'intérêts exercés par rotation, et sur une communication ouverte et franche.

Ce processus de renouvellement se poursuivra mais aux fins de rapport, il est maintenant considéré comme terminé. À l'avenir, toute information à ce sujet sera présentée dans la rubrique «Données sur le rendement et justification des ressources».

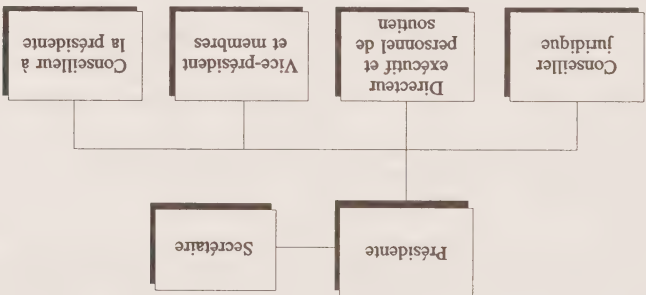
E. Efficacité du Programme

La qualité du service est essentiellement liée à la capacité de rendre, à point nommé, des décisions justes et bien fondées. C'est dans cette optique qu'a été lancé un projet d'envergure visant à mettre sur pied un programme complet d'orientation et de formation à l'intention des membres.

En 1992-1993, il s'est écoulé 59,6 jours en moyenne entre l'audition d'un appel et le moment où la décision y faisant suite était communiquée, soit 6,4 jours de moins que pour l'exercice précédent.

Dans le cas des décisions concernant des allocations, le délai moyen a été raccourci de 29 jours, passant de 84 en 1991-1992 à 55 en 1992-1993.

Tableau 3 : Organisation et ressources



Ressources humaines	Coûts de fonctionnement
48	3 170 000 \$
Budget principal 1994-1995	

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Par suite de l'Étude d'évaluation des pensions, six des neuf recommandations touchant le Tribunal d'appel des anciens combattants ont été mises en application. Pour ce qui est des trois autres recommandations, l'une est appliquée en partie, la deuxième nécessite la modification de la loi visée, et la troisième pourrait ne pas être retenue en raison de la dissidence de l'un des organismes participants quant à la façon d'établir le calendrier des travaux.

En 1993-1994, le niveau d'activité lié aux appels concernant les allocations a triplé, ce qui a eu une incidence sur l'affectation des ressources, car il faut plus de temps pour préparer un appel concernant une allocation qu'un appel concernant une pension.

Il se pourrait que le Tribunal accueille bientôt huit nouveaux membres nommés par décret. La courbe d'apprentissage peut varier d'une personne à l'autre mais habituellement, il faut de trois à quatre mois avant qu'un nouveau membre puisse statuer sur des demandes et rédiger des décisions d'appel. Il faut généralement de un à deux ans de formation et d'expérience avant de connaître à fond la plupart des dispositions législatives applicables.

C. Données de base

1. Introduction

Le Tribunal d'appel des anciens combattants, créé en juin 1987 par l'adoption de la *Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants*, est un organisme indépendant du gouvernement fédéral qui fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Anciens Combattants. Le Tribunal revoit les cas et rend des décisions au sujet des appels relatifs aux demandes de pensions d'invalidité et d'allocations interjetées par des membres et par d'anciens membres des forces armées, certains civils et les personnes à leur charge qui sont insatisfaits des décisions finales rendues par la Commission canadienne des pensions ou par Anciens Combattants Canada. Le Tribunal peut également, sur demande ou de son propre chef, réexaminer une décision du Tribunal si de nouveaux éléments de preuve sont présentés ou si le Tribunal détermine qu'il a commis une erreur relativement à la présentation d'un fait ou à l'interprétation d'une loi en rendant sa décision.

2. Mandat

La *Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants* et le règlement connexe régissent le cadre législatif au sein duquel fonctionne le Tribunal d'appel des anciens combattants. Au sein du portefeuille des Anciens Combattants, le Tribunal représente le dernier palier des appels interjetés au sujet des décisions relatives aux pensions d'invalidité et aux allocations. La Cour fédérale et la Cour canadienne de l'impôt constituent d'autres voies d'appel auxquelles les anciens combattants peuvent avoir recours en dehors du portefeuille des Anciens Combattants.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants consiste à offrir un moyen d'interjeter appel aux anciens membres des forces armées et de la Gendarmerie royale du Canada, à certains civils et aux personnes à leur charge afin de s'assurer qu'ils reçoivent toutes les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la *Loi sur les pensions*, de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande* et les civils et d'autres lois connexes.

4. Description du Programme

Le Tribunal constitue un système d'appel des décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission canadienne des pensions et un système d'appel des décisions d'Anciens Combattants Canada. Il entend également les appels interjetés des décisions rendues par le ministre des Anciens Combattants en matière d'allocations. Le Tribunal interprète la *Loi sur les pensions*, la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande* et les civils, et d'autres lois connexes.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Le mandat du Tribunal d'appel des anciens combattants porte essentiellement sur une activité, les pensions. Cependant, une bonne somme de travail est consacrée aux allocations. Le Tribunal d'appel des anciens combattants n'a des bureaux qu'à l'Administration centrale.

Explication des prévisions pour 1993-1994 : La légère augmentation de 43 000 \$ ou 1,3 p. 100 entre le Budget des dépenses principal de 1993-1994 (3 212 000 \$) et les prévisions de 1993-1994 s'explique par le besoin de verser des indemnités de départ sans capitalisation compensée toutefois par des délais incontrôlables pour combler les postes dotés par le gouvernement en conseil.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Voici les points saillants du rendement du Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants au cours de 1992-1993 :

- le Tribunal a reçu 2 815 causes (voir le tableau 4, à la page 5-11);
- un total de 2 682 révisions de décisions en matière de pensions ont été rendues et diffusées (voir le tableau 4);
- un total de 171 causes ont été retirées (voir le tableau 4); et
- les délais d'exécution ont été de 59,6 jours à compter de l'audition pour les décisions en matière de pensions et pour les réexamens et de 55 jours pour les décisions en matière d'allocations.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1992-1993

(milliers de dollars)		1992-1993	
Pensions	Ressources humaines* (ETP)	Budget principal	
		Différence	
		3 008	3 106
		46	46
		--	

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 8, page 5-14.

Explication de la différence : En 1992-1993, les dépenses réelles ont été inférieures de 3 p. 100 à ce qui avait été prévu dans le Budget des dépenses principal. Cette légère diminution se répartit sur plusieurs postes.

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1994-1995

1. Points saillants

Le Tribunal d'appel des anciens combattants a fixé les objectifs suivants pour le prochain exercice :

- entendre environ 2 950 causes et en communiquer les résultats (voir le tableau 4, page 5-11);

- établir et publier les normes de service relatives aux fonctions internes du Tribunal;
- intensifier l'automatisation pour simplifier les processus internes et améliorer la prestation du service; et
- continuer de mettre en oeuvre des initiatives axées sur les clients et adaptées aux ressources humaines disponibles.

2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins financiers à l'égard du Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants pour l'année budgétaire et l'exercice courant figurent au tableau I.

Tableau I : Besoins financiers

(milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1994-1995	Pensions	Ressources humaines** (ETP)
Prévu*	3 170	3 255	48
Différence		(85)	2,5

* Prévisions au 30 novembre 1993

** Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 8, page 5-14.

Explication de la différence : La diminution de 85 000 \$ ou 2,6 p. 100 entre les prévisions de 1993-1994 et le Budget des dépenses principal de 1994-1995 regroupe diverses dépenses peu importantes réparties sur plusieurs postes et comprend notamment les compressions imposées par le Conseil du Trésor.

B. Emploi des autorisations de 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits (en dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants				
20	Dépenses du Programme	2 719 000	2 832 000	2 752 570
(1)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	387 000	255 000	255 000
Total du Programme - Budgétaire		3 106 000	3 087 000	3 007 570

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 – Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation		Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal		Budget principal	
				1994-1995		1993-1994	
20	(L)	Tribunal d'appel des anciens combattants					
		Dépenses du Programme		2 826	2 893		
		Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		344	319		
		Total du Programme		3 170	3 212		

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (en dollars)		Budget principal	
		1994-1995	
20		Tribunal d'appel des anciens combattants	
		Tribunal d'appel des anciens combattants - Dépenses du Programme	
		2 826 000	

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995			
		Budgétaire	Total	Budget principal 1993-1994	
		Fonctionnement	Dépenses en capital		
Pensions	ETP*	3 146	24	3 170	3 212
ETP pour 1993-1994		47			

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 8, page 5-14.

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 8, page 5-14.

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1994-1995	5-4
B.	Emploi des autorisations en 1992-1993	5-5

Section I

Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1994-1995	5-6
1.	Points saillants	5-6
2.	Sommaire des besoins financiers	5-6
B.	Rendement récent	5-7
1.	Points saillants	5-7
2.	Examen des résultats financiers	5-7

C.	Données de base	5-8
1.	Introduction	5-8
2.	Mandat	5-8
3.	Objectif du Programme	5-8
4.	Description du Programme	5-8

D.	Perspective de planification	5-9
1.	Facteurs externes qui influent sur le Programme	5-10
2.	Initiatives	5-10
3.	Etat des initiatives annoncées antérieurement	5-10
E.	Efficacité du Programme	5-11
F.	Données sur le rendement et justification des ressources	5-11

Section II

Renseignements supplémentaires

A.	Aperçu des ressources du Programme	5-13
1.	Besoins financiers par article	5-14
2.	Besoins en personnel	5-15
3.	Coût net du Programme	5-15

3. Coût net du Programme

Tableau 8 : Estimation du coût total du Programme pour 1994-1995

(en milliers de dollars)			
Budget	Plus*	Coût estimatif total	
principal	autres	du Programme	
1994-1995	coûts	1994-1995	1993-1994
7 406	770	8 176	8 335
Bureau de services juridiques			
des pensions			

* Les autres coûts comprennent :

- les services fournis sans frais par d'autres ministères :
 - les locaux (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Travaux publics); 375
 - l'administration de la rémunération faisant partie du traitement de la paye (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Approvisionnement et Services); 16
 - les avantages sociaux des employés qui couvrent la part de l'employeur des primes d'assurance et des coûts payés (Secrétariat du Conseil du Trésor); et 297
 - la rémunération des employés (Perfectionnement des ressources humaines, anciennement Travail). 82

2. Besoins en personnel

Tableau 7 : Détails des besoins en personnel

Provision pour	ETP*	ETP*	ETP*	Echelle des traitements	1994-1995
	Budget	Prévu	Réel	actuelle	moyen
	1994-1995	1993-1994	1992-1993		

Nominations par décret	1	1	1	45 600 - 170 500	
Droit scientifique et professionnel	36	36	36	29 870 - 128 900	78 800
Administration et service extérieur					
Services administratifs	7	7	7	17 994 - 75 002	43 700
Administration du Programme	17	17	17	17 994 - 75 002	46 000
Technique					
Soutien des sciences sociales	12	12	12	16 608 - 75 927	44 300
Soutien administratif					
Administration et réglementation	33	32	33	16 999 - 41 724	27 800
Secrétariat	25	25	25	16 847 - 41 991	27 000

* L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Nota : 1. La colonne «échelle des traitements actuelle» indique les échelles de traitement par groupe professionnel, en vigueur au 1^{er} octobre 1993. La colonne «traitement moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Il se peut que les comparaisons d'une année à l'autre soient modifiées par les changements qui surviennent au chapitre de la répartition des éléments qui sous-tendent les calculs.

2. La ventilation par catégorie et les frais estimatifs du salaire moyen ci-dessus reposent sur les données les plus fiables qu'il est possible de tirer des systèmes actuels, étant donné que ces derniers ne fournissent pas ce genre d'information.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

I. Besoins financiers par article

Tableau 6 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
	Budget des dépenses 1994-1995	Prévu* 1993-1994	Réel 1992-1993
Personnel	6 020	6 116	6 485
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes	783	765	637
d'avantages sociaux des employés			
	6 803	6 881	7 122
Biens et services	259	310	277
Transports et communications			
Information	1	2	2
Services professionnels et spéciaux	96	115	101
Locations	111	133	118
Achat de services de réparation et d'entretien	28	33	26
Services publics, fournitures et approvisionnements	52	65	59
Autres subventions et paiements	1	1	1
	7 351	7 540	7 706
Dépenses en capital	55	53	92
Total des dépenses	7 406	7 593	7 798

* Prévisions au 30 novembre 1993

Tableau 5 : Nombre de bénéficiaires servis par rapport aux ressources

	Prévu	Prévu	Réel	Réel	Réel
	1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991
Total de bénéficiaires servis	23 500	23 900	25 600	25 078	24 524
ETP*	130	130	130	130	130
Bénéficiaires servis par ETP*	180	192	197	193	187

* L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées divisées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses. Les 130 «ETP» ne comprennent pas le poste du chef avocat-conseil des pensions.

Les services juridiques sont offerts aux requérants de pensions d'invalidité et d'allocations à trois niveaux dans le cadre du Programme :

- premières demandes écrites de pension présentées à la Commission canadienne des pensions;
- comparaison personnelle devant un comité d'examen ou à une audition du comité d'évaluation de la Commission canadienne des pensions; ou
- appels interjetés auprès du Tribunal d'appel des anciens combattants.

De plus, le Bureau fournit des services de consultation lorsqu'il ne semble pas opportun de présenter une demande ou d'interjeter un appel.

Les indicateurs d'efficacité du Programme comprennent le nombre de clients servis, le délai d'exécution moyen et la qualité des services fournis, laquelle se mesure par le nombre de décisions favorables.

En 1994-1995, le Bureau prévoit servir environ 23 500 clients, présenter des demandes au premier palier dans un délai moyen de 3,8 mois, et continuer d'obtenir des décisions favorables dans environ 45 p. 100 des cas en moyenne.

F. Données sur le rendement et justification des ressources

La plupart des ressources du Bureau sont réparties dans les 20 bureaux de district où l'on retrouve 105 équivalents temps plein (ETP); l'Administration centrale compte 26 ETP, ce qui inclut un personnel administratif composé de 4 personnes qui dispensent des services de soutien à l'organisme national.

Le type et la complexité des services offerts varient considérablement suivant les besoins des bénéficiaires. Le Bureau offre les services voulus en surveillant de près les ressources en les réaffectant aux divers bureaux en fonction des changements dans l'activité et la demande provenant des bénéficiaires.

Le tableau 5 montre le rapport entre le nombre de bénéficiaires servis et les ETP.

Ressources humaines	Coûts de fonctionnement	7 406 000 \$
Budget principal	1994-1995	131

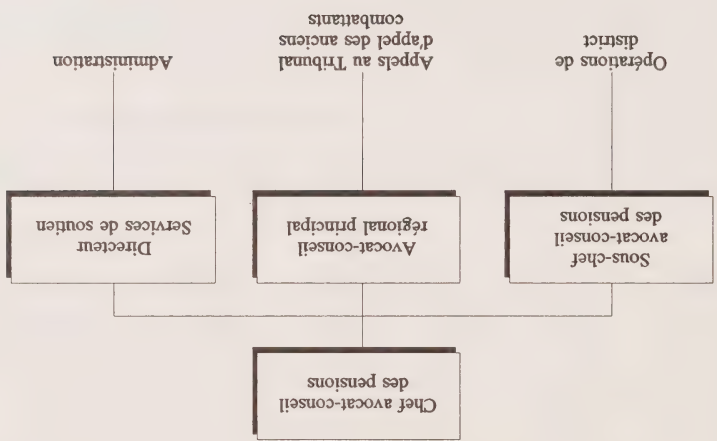


Tableau 3 : Organisation et ressources

Structure de l'organisation : Le Bureau de services juridiques des pensions est dirigé par un chef avocat-conseil des pensions nommé par le gouverneur en conseil. Le sous-chef avocat-conseil des pensions dirige les secteurs opérationnels du Bureau.

Le Bureau dispense des services décentralisés par l'intermédiaire de 20 bureaux de district répartis dans les grands centres du Canada. À l'occasion, les avocats-conseils se rendent à d'autres endroits dans leur district pour interroger les requérants et pour présenter les demandes aux organismes décisionnels de la Commission canadienne des pensions. La section des appels définitifs, qui se trouve à l'Administration centrale, offre des services aux bénéficiaires dans toutes les régions du pays.

C. Données de base

1. Introduction

Le Bureau de services juridiques des pensions a été créé en 1971 quand des révisions importantes ont été faites à la *Loi sur les pensions*. C'est un organisme autonome du gouvernement fédéral, relevant du ministre des Anciens Combattants. Le Bureau fournit une aide juridique gratuite dans les cas où des demandes ou des appels sont adressés à la Commission canadienne des pensions ou au Tribunal d'appel des anciens combattants.

2. Mandat

Le mandat légal du Bureau de services juridiques des pensions figure dans la partie II de la *Loi sur les pensions* qui décrit les fonctions du Bureau de façon précise : conseiller les requérants en ce qui touche l'application de la *Loi sur les pensions* et les lois et ordonnances connexes; aider les requérants à préparer et à présenter leurs demandes; prendre les dispositions nécessaires afin que les requérants soient représentés par un avocat-conseil des pensions aux audiences tenues en vertu de la Loi, et ce à tous les paliers. De plus, la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* permet au Bureau de représenter les requérants pour les appels interjetés auprès du Tribunal d'appel des anciens combattants.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme du Bureau de services juridiques des pensions est le suivant : faire en sorte que les personnes qui veulent faire des demandes en vertu de la *Loi sur les pensions* et des lois connexes, ou qui veulent présenter un appel en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, ont accès à des services juridiques professionnels indépendants.

4. Description du Programme

Le Bureau fournit une aide juridique aux personnes qui désirent établir leurs droits à pension en vertu de la *Loi sur les pensions* et des règlements et ordonnances connexes ou interjeter appel devant le Tribunal d'appel des anciens combattants. Ce service est assuré par des avocats-conseils professionnels et un personnel de soutien dans 20 bureaux de district disséminés partout au Canada et à l'Administration centrale à Charlottetown. Le Bureau doit accepter toutes les demandes d'aide des anciens combattants ou des personnes à charge d'anciens combattants décédés, sous réserve d'admissibilité. Les services du Bureau sont gratuits, mais les requérants peuvent retenir, à leurs frais, les services d'un avocat d'exercice privé, ou encore être représentés par un agent des services d'une association d'anciens combattants reconnue.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure de l'activité : Le Programme comporte essentiellement une seule activité, les pensions, mais une bonne somme de travail est également consacrée aux allocations.

d'importance secondaire réparties sur plusieurs postes et comprend notamment les compressions imposées par le Conseil du Trésor.

Explication des prévisions pour 1993-1994 : La diminution mineure de 50 000 \$ ou moins de 1 p. 100 des prévisions pour 1993-1994 par rapport au Budget des dépenses principal de 1993-1994 (7 643 000 \$) se répartit sur plusieurs postes d'importance secondaire.

B. Rendement récent
1. Points saillants

La demande de services a diminué au niveau de la première instance, ce qui a permis au Bureau de traiter davantage de demandes de pension d'invalidité et de réduire ainsi l'arriéré de travail.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)			
	Réel	Budget principal	Différence
Pensions	7 798	7 800	(2)
Ressources humaines* (ETP)	131	131	--

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 7, page 4-14.

Explication de la différence : En 1992-1993, il n'y a aucun écart significatif entre les dépenses réelles et ce qui avait été prévu au Budget des dépenses principal.

A. Plans pour 1994-1995

1. Points saillants

En 1994-1995, le Bureau entend :

- continuer à offrir gratuitement des services juridiques et des services de consultation de qualité dans les bureaux de district à quelque 23 500 anciens combattants bénéficiaires et aux personnes à leur charge et préparer 16 000 demandes de pension d'invalidité et audiences auprès de la Commission canadienne des pensions. Un total de 27 avocats et de 78 employés de soutien seront nécessaires pour effectuer cette tâche;

- représenter quelque 2 100 bénéficiaires qui interjetent appel devant le Tribunal d'appel des anciens combattants, ce qui nécessite un personnel de 7 avocats et de 7 employés de soutien à l'Administration centrale;

- tenir quelque 8 000 séances visant à conseiller des bénéficiaires qui abandonneront l'ensemble ou une partie de leurs démarches; et

- continuer à mettre l'accent sur la qualité du service aux clients tout en visant la rentabilité.

2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins des ressources réels et prévus du Bureau de services juridiques des pensions figurent au tableau 1.

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1994-1995	131	Ressources humaines** (ETP)
Prévu*	1993-1994	7 406	130
Différence		7 593	1 (187)
Pensions			

* Prévisions au 30 novembre 1993

** Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 7, page 4-14.

Explication de la différence : La diminution de 187 000 \$ ou 2,5 p. 100 entre les prévisions de 1993-1994 et le Budget des dépenses principal de 1994-1995 regroupe diverses dépenses

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits (en dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Programme du Bureau de services juridiques des pensions				
15	Dépenses du Programme	6 832 000	7 395 000	7 161 305
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	968 000	637 000	637 000
Total du Programme - Budgétaire		7 800 000	8 032 000	7 798 305

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 – Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation			
Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal	
		1994-1995	Budget principal 1993-1994
15	Bureau de services juridiques des pensions		
	Dépenses du Programme	6 623	6 878
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	783	765
Total du Programme		7 406	7 643

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (en dollars)		Budget principal 1994-1995	
15	Bureau de services juridiques des pensions		
	- Dépenses du Programme		6 623 000

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995		
		Budgétaire	Fonctionnement	Dépenses en capital
		ETP*		
Pensions		131	7 351	55
			7 406	7 643
ETP pour 1993-1994		131		

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 7, page 4-14.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995	4-4
B. Emploi des autorisations en 1992-1993	4-5

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1994-1995	4-6
-------------------------	-----

1. Points saillants	4-6
2. Sommaire des besoins financiers	4-6

B. Rendement récent	4-7
---------------------	-----

1. Points saillants	4-7
2. Examen des résultats financiers	4-7

C. Données de base	4-8
--------------------	-----

1. Introduction	4-8
2. Mandat	4-8
3. Objectif du Programme	4-8
4. Description du Programme	4-8

5. Organisation du Programme en vue de son exécution	4-8
--	-----

D. Perspective de planification	4-10
---------------------------------	------

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	4-10
2. Initiatives	4-10
3. Etat des initiatives annoncées antérieurement	4-10

E. Efficacité du Programme	4-10
----------------------------	------

F. Données sur le rendement et justification des ressources	4-11
---	------

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme	4-13
---------------------------------------	------

1. Besoins financiers par article	4-13
2. Besoins en personnel	4-14
3. Coût net du Programme	4-15

3. Coût net du Programme

Tableau 12 : Coût total du Programme pour 1994-1995

(en milliers de dollars)		Budget	Plus*	Coût estimatif total
		principal	autres	du Programme
		1994-1995	coûts	1994-1995 1993-1994
Programme de la Commission		4 660	334	4 994
canadienne des pensions				5 196

* Les autres coûts comprennent :

(000 \$)

- les services fournis sans frais par d'autres ministères :
 - les locaux (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Travaux publics); 162
 - l'administration de la rémunération faisant partie du traitement de la paye (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Approvisionnement et Services); 7
 - les avantages sociaux des employés qui couvrent la part de l'employeur des primes d'assurance et des coûts payés (Secrétariat du Conseil du Trésor); et 129
 - la rémunération des employés (Perfectionnement des ressources humaines, anciennement Travail). 36

Tableau 11 : Détails des besoins en personnel

Provision pour le traitement	Echelle des traitements	ETP*	Prévu	Réel	Echelle des traitements	1994-1995
Nominations par décret	45 600 - 170 500	24	22	24	53 980 - 114 907	43 700
		1	1	1		
		9	9	9		
Administration et service extérieur	17 994 - 75 002	5	5	5	16 999 - 41 724	27 800
		18	18	17		
		5	5	5		
Soutien administratif	16 999 - 41 724	5	5	5	16 847 - 41 991	27 000
		18	18	17		
		5	5	5		
Administration et réglementation	16 999 - 41 724	5	5	5	16 847 - 41 991	27 000
		18	18	17		
		5	5	5		
Secrétariat	16 999 - 41 724	5	5	5	16 847 - 41 991	27 000
		18	18	17		
		5	5	5		

* L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des

ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Nota : 1. La colonne «échelle des traitements actuelle» indique les échelles de traitement par

groupe professionnel, en vigueur au 1^{er} octobre 1993. La colonne «traitement moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Il se peut que les comparaisons d'une année à l'autre soient modifiées par les changements qui surviennent au chapitre de la répartition des éléments qui sous-tendent les calculs.

2. La ventilation par catégorie et les frais estimatifs du salaire moyen ci-dessus reposent sur les données les plus fiables qu'il est possible de tirer des systèmes actuels, étant donné que ces derniers ne fournissent pas ce genre d'information.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

I. Besoins financiers par article

Tableau 10 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
	Budget des dépenses	Prévu*	Réel
	1994-1995	1993-1994	1992-1993
Personnel	3 430	3 335	3 709
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes	446	438	373
d'avantages sociaux des employés			
Biens et services	599	867	843
Transports et communications	5	5	4
Information			
Services professionnels	40	41	54
et spéciaux			
Locations	60	55	49
Achat de services de réparation	5	3	8
et d'entretien			
Services publics, fournitures	45	45	25
et approvisionnement			
Autres subventions et paiements	1	1	1
Dépenses en capital	29	39	135
Total des dépenses	4 660	4 838	5 201

* Prévisions au 30 novembre 1993

Autres prestations : Lorsque la succession d'un pensionné défunt est insuffisante pour régler les frais de la dernière maladie et de l'inhumation, la *Loi sur les pensions* précise que la Commission peut accorder une subvention pour aider à assumer ces frais.

Le *Décret sur les prestations pour bravoure*, qui est administré par la Commission, prévoit le versement d'une rente si le titulaire d'une décoration pour bravoure consignée dans le décret reçoit une pension d'invalidité en vertu de la *Loi sur les pensions*, une allocation en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* ou une rente en vertu de la *Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes*.

Charge de travail : Le tableau 9 résume les principaux éléments de la charge de travail de la Commission. Le Portefeuille utilise ces éléments comme indicateurs des résultats obtenus par équivalent temps plein.

Tableau 9 : Principaux éléments de la charge de travail

Élément/Produit	Décisions				
	Prévu 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992	Réel 1990-1991
Premières décisions	13 200	13 100	12 963	13 022	12 735
Décisions des CEX/CEV*	6 800	6 700	6 857	6 429	6 712
Décisions relatives aux prestations supplémentaires	2 300	2 500	2 877	3 280	4 253
Décisions relatives aux fonds fiduciaires	200	200	141	217 **	418 **
Indemnités versées après évaluation	11 200	11 000	11 373	11 943	13 383

* CEX/CEV - Comité d'examen/Auditions du Comité d'évaluation
** modifié

Les bénéficiaires d'une pension pour invalidité peuvent recevoir une pension supplémentaire à l'égard du conjoint et des enfants.

Les parties I à X de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* prévoient l'octroi de prestations semblables aux anciens combattants de la marine marchande et à certains civils qui ont servi au sein d'organismes étroitement associés aux forces armées canadiennes pendant la Seconde Guerre mondiale.

Pensions de survivant : Le conjoint survivant d'un ancien combattant décédé et ses enfants admissibles (dans une certaine limite d'âge) peuvent recevoir des prestations, s'il est établi que le décès de l'ancien combattant est lié au service militaire, ou si l'ancien combattant touchait ou aurait dû toucher une pension d'invalidité au moment du décès.

S'il est établi que le décès de l'ancien combattant est lié au service militaire, le conjoint survivant a droit à une pleine pension.

La loi prescrit que le conjoint survivant recevra, pendant l'année suivant le décès du pensionné pour invalidité, le montant de la pension d'invalidité, de la pension supplémentaire versée à l'égard du conjoint, de l'allocation pour soins et de l'allocation d'incapacité exceptionnelle que le pensionné touchait mensuellement au moment de son décès. Après une année, ces prestations de survivant sont converties en une pleine pension (si le pensionné touchait une pension d'invalidité évaluée à 48 p. 100 ou plus au moment de son décès) ou en une pension proportionnelle (si le pensionné touchait une pension d'invalidité évaluée entre 5 et 47 p. 100 au moment de son décès). La pension proportionnelle équivaut à la moitié de la pension d'invalidité versée au moment du décès. Les prestations de survivant continuent d'être versées aux veufs et aux veuves qui se remarient.

Allocation de soin : Un pensionné qui souffre d'une invalidité totale et qui a besoin d'aide pour ses soins personnels pourra recevoir, dans certaines circonstances, une allocation de soins dont le montant dépend des types de soins requis.

Allocation d'incapacité exceptionnelle : Lorsqu'un pensionné touche une pension pour une invalidité ou des invalidités évaluées à 98 p. 100 ou plus et qu'il souffre d'une incapacité exceptionnelle à cause des affections qui lui ouvrent droit à une pension, il peut obtenir une allocation mensuelle supplémentaire dont le montant varie.

Allocation vestimentaire : Les pensionnés qui sont amputés ou qui doivent porter des prothèses spéciales ou encore des vêtements faits sur mesure, peuvent recevoir une allocation pour compenser l'usure des vêtements ou les souillures excessives, ou pour faire l'achat de vêtements spéciaux. Le besoin vestimentaire doit être relié à l'invalidité du pensionné.

Indemnité d'ancien prisonnier de guerre : Les anciens combattants et certains civils qui ont été prisonniers de guerre pendant 89 jours ou plus, ou qui ont échappé à la capture par l'ennemi ou ont été fugitifs pendant 89 jours ou plus après s'être évadés d'un camp de prisonniers de guerre peuvent avoir droit à une indemnisation en vertu de la partie III, 1 de la *Loi sur les pensions*.

E. Efficacité du Programme

Pour mesurer l'efficacité du Programme de la Commission canadienne des pensions, il faut tenir compte de son objectif fondamental qui est d'accorder les pensions d'invalidité et les prestations connexes prévues par les textes réglementaires en vertu desquels la Commission fonctionne. L'efficacité du Programme peut donc se mesurer par le volume et la qualité des décisions de la Commission, soit plus particulièrement par le nombre de décisions rendues au cours d'une période déterminée.

En 1994-1995, dans le cadre du Programme, il est prévu :

- de rendre des décisions au sujet de 13 200 nouvelles demandes ou révisions de pensions et 6 800 demandes présentées aux auditions d'évaluation et à des comités d'examen; et
- d'atteindre les délais d'exécution moyens qui suivent :

- au premier palier, décision rendue moins de vingt (20) jours ouvrables après réception de la demande et de la documentation à l'appui; et
- après une audition devant un comité d'évaluation ou d'examen, décision rendue dans moins de quinze (15) jours ouvrables.

F. Données sur le rendement et justification des ressources

Les 33 équivalents temps plein (ETP) affectés au Programme et appartenant aux catégories du personnel professionnel et de soutien sont justifiés du fait que des demandes de prestations, dont les principales sont décrites ci-après, doivent être jugées :

Pensions d'invalidité : En vertu de la *Loi sur les pensions*, des pensions peuvent être versées aux anciens membres et, dans certains cas, aux membres actuels des forces armées souffrant d'une invalidité causée par une blessure ou une maladie ou l'aggravation d'une blessure ou d'une maladie qui est survenue pendant le service militaire en temps de guerre ou qui est consécutive ou directement liée au service militaire en temps de paix.

Les pensions d'invalidité sont établies à partir du degré d'invalidité ou de l'évaluation d'un individu échelonnée de 1 p. 100 à 100 p. 100, selon l'état de santé et la gravité du cas. Une invalidité ou un ensemble d'invalidités évaluées à 5 p. 100 ou plus donne droit à une pension mensuelle. Des invalidités évaluées à 4 p. 100 ou moins donnent droit à une somme forfaitaire. Les pensionnés sont examinés régulièrement par des médecins en vue d'évaluer le degré de leur invalidité. Dans le cas où l'état du pensionné s'est aggravé, l'évaluation de la pension est majorée.

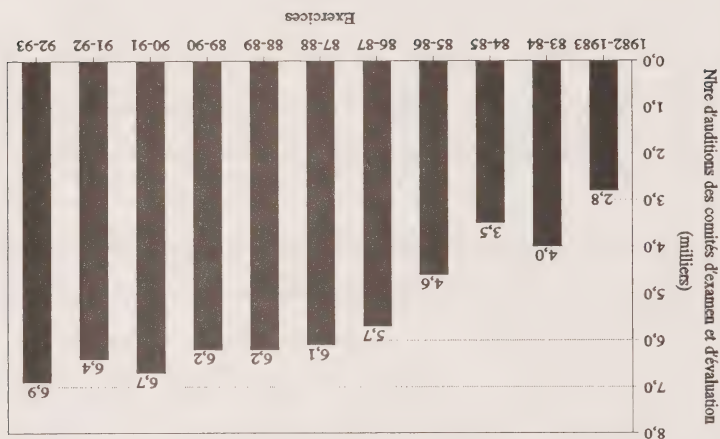


Tableau 8 : Auditions de comités d'examen et d'évaluation

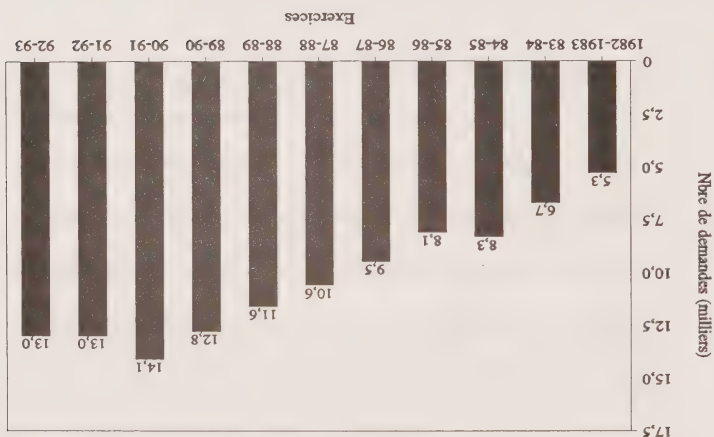


Tableau 7 : Demandes reçues - premier palier

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le Programme de la Commission canadienne des pensions est orienté en fonction des demandes des bénéficiaires qu'elle sert, c'est-à-dire les anciens combattants et les personnes à leur charge. Les services dispensés dépendent directement des besoins particuliers et du contexte dans lequel se trouvent ces personnes.

Vieillessement des anciens combattants : L'âge moyen des anciens combattants du Canada est de 72 ans. On estime que leur nombre s'élève maintenant à 554 000 environ. Comme tous les groupes démographiques, plus les anciens combattants avancent en âge, plus ils voient leur santé se détériorer et leur revenu diminuer. De nouvelles invalidités apparaissent et les anciens s'aggravent, de sorte que les anciens combattants et les personnes qui leur survivent demandent différentes prestations de pensions auxquelles ils peuvent avoir droit. Pour obtenir plus de détails sur les pensions et les prestations connexes, se reporter à la page 3-14.

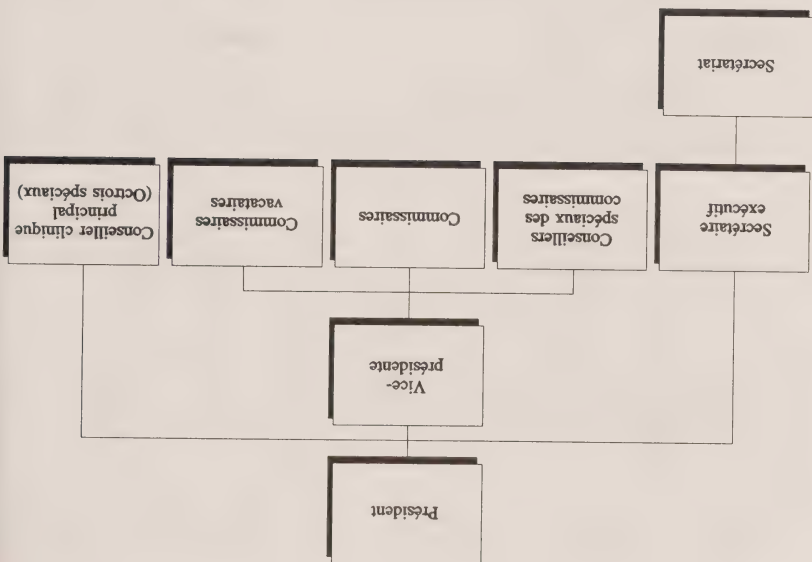
Membres des forces régulières : En 1979-1980, environ 5 600 membres des forces régulières (membres des forces armées qui ont servi en temps de paix) ou leurs survivants recevaient des pensions d'invalidité, ce qui représentait alors moins de 5 p. 100 du nombre total des bénéficiaires de telles pensions. Treize ans plus tard, ce nombre est passé à environ 19 192. Il faut également noter que même si les membres de la Force régulière ne peuvent recevoir une pension pour une invalidité liée au service en temps de paix pendant qu'ils servent encore dans les forces, ils peuvent néanmoins présenter une demande à la Commission en vue d'obtenir le droit à une pension.

Charge de travail : Comme l'illustre le tableau 7, le nombre des demandes de pension - demandes au premier palier - est demeuré constant au cours des exercices 1991-1992 et 1992-1993. En revanche, le nombre de demandes présentées au niveau des comités d'examen et des comités d'évaluation a légèrement augmenté pendant cette période, (voir le tableau 8).

Tableau 6 : Sous-activités du Programme

Sous-activités	Description	Fonctions
Direction administrative	Le président est l'administrateur principal de la Commission. Il est nommé par le gouverneur en conseil.	<ul style="list-style-type: none"> • Collabore à la direction administrative du Programme • Fait la liaison avec les autres éléments de gestion administrative du portefeuille des Anciens Combattants • Veille à la liaison avec les organismes centraux • Élabore la politique
Pensions (Décisions)	<p>Ce groupe se compose d'une vice-présidente, de 12 commissaires et de 10 commissaires spéciaux qui s'acquittent de fonctions de décision. Tous sont nommés par le gouverneur en conseil. Deux commissaires sont affectés à Vancouver, deux à Ottawa, deux à Calgary et un à Montréal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Demandes de première instance • Décisions du comité d'examen • Décisions suite aux audits du comité d'évaluation • Décisions relatives aux prestations supplémentaires • Examens des évaluations • Décisions relatives au Fonds en fiducie
Soutien à la planification	<p>Ce groupe se compose d'un secrétariat (dirigé par un secrétaire exécutif) qui apporte son concours en matière de politique et de planification relatives à la gestion et coordonne les services financiers ministériels, les ressources humaines et administratives dont bénéficient la Commission. Cette sous-activité compte également un conseiller clinique et des conseillers spéciaux qui éclairent la Commission sur les décisions relatives aux pensions. Elle comprend aussi tout le personnel du soutien administratif.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Services de consultation en matière de gestion administrative et de pensions (décisions) • Service de secrétariat pour la Commission • Soutien en matière de politique et de planification • Dactylographie des décisions • Documentation pour la Commission

Tableau 5 : Organisation et ressources



Budget principal	1994-1995	57	4 660 000 \$
Ressources humaines		Coûts de fonctionnement	

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme de la Commission canadienne des pensions est administré par la Commission canadienne des pensions, organisme indépendant quasi-judiciaire qui rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Anciens Combattants.

Ensemble, la Commission, le Bureau de services juridiques des pensions, le Tribunal d'appel des anciens combattants et Anciens Combattants Canada ont le mandat de traiter les demandes de pension. La Commission est spécialement chargée de rendre des décisions et de tenir les auditions des comités d'examen et des comités d'évaluation relativement aux demandes de pension d'invalidité et de prestations connexes.

2. Mandat

Le mandat juridique de la Commission découle principalement de la Partie I de la *Loi sur les pensions* qui régit son rôle et sa structure.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de la Commission canadienne des pensions consiste à octroyer des pensions d'invalidité et les prestations connexes à titre de compensation pour une invalidité ou un décès lié au service militaire ou à tout autre service admissible. Les pensions sont octroyées conformément aux textes législatifs qui régissent les activités de la Commission.

4. Description du Programme

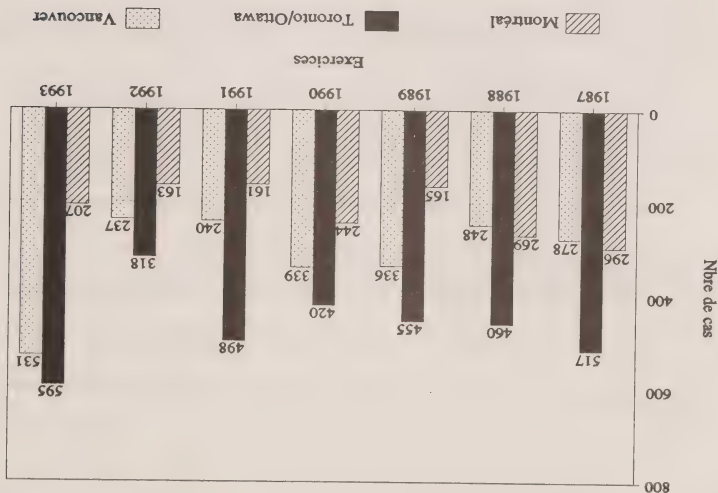
La Commission canadienne des pensions rend des décisions et établit la politique relative aux décisions en vertu de la *Loi sur les pensions*, de la *Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada* et de la *Loi sur la continuation des pensions de la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils et d'autres lois, décrets et règlements divers*. Le Programme est constitué d'une activité, les pensions, et il est réalisé au moyen d'une organisation décrite au tableau 5, à la page 3-10.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure de l'activité : Les fonctions de l'activité des pensions sont exécutées au moyen de trois sous-activités décrites au tableau 6 à la page 3-11.

Structure de l'organisation : La Commission est constituée d'un président, d'un vice-président, de douze commissaires, de dix commissaires spéciaux, d'un certain nombre de commissaires vacataires selon ce que le ministre juge nécessaire, et d'un secrétariat. Les détails de l'organisation de la Commission, de ses ressources et de ses fonctions sont présentés aux tableaux 5 et 6.

Tableau 3 : Cas en attente d'une audition en deuxième instance



2. Examen des résultats financiers

Tableau 4 : Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)			
1992-1993			
Pensions	Réel	Budget principal	Difference
5 201	5 139	62	(1)
Ressources humaines* (ETP)	56	57	

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 11, page 3-18.

Explication de la différence : En 1992-1993, les dépenses réelles ont été de 1,2 p. 100 plus élevées qu'on ne l'avait prévu dans le Budget des dépenses principal. Cette légère augmentation se répartit sur plusieurs postes d'importance secondaire.

Explication des prévisions de 1993-1994 : La diminution de 65 000 \$ ou 1,3 p. 100 des prévisions de 1993-1994 par rapport au Budget des dépenses principal de 1993-1994 (4 903 000 \$) se répartit sur plusieurs postes d'importance secondaire.

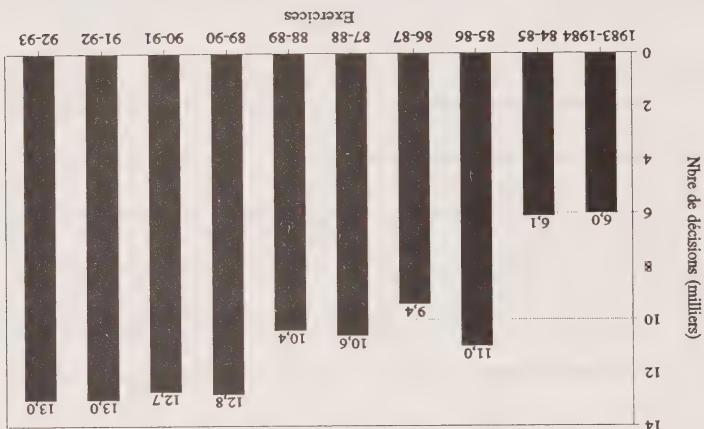
B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme pour 1992-1993 ont été les suivants :

- les décisions rendues à l'égard des demandes présentées en première instance ont légèrement diminué comparativement aux niveaux de 1991-1992, passant de 13 022 à 12 963 (voir le tableau 2); et
- les cas en attente d'une audition de deuxième instance dans les régions où la Commission a un bureau ont augmenté sensiblement (voir le tableau 3 à la page 3-8) en raison de la complexité croissante des cas portés en deuxième instance, de la priorité accordée aux premières demandes et du nombre réduit de commissaires disponibles. En dépit de ces facteurs, les comités d'examen et les comités d'évaluation ont siégé plus souvent en 1992-1993 qu'au cours des années antérieures (voir le tableau 8 à la page 3-13).

Tableau 2 : Décisions à l'égard des demandes présentées en première instance



Section I Aperçu du Programme

A. Plans pour 1994-1995

I. Points saillants

En 1994-1995, le Programme de la Commission canadienne des pensions a les objectifs suivants :

- rendre des décisions à l'égard de 13 200 nouvelles demandes ou révisions de pensions et à l'égard de 6 800 appels à être entendus par ses comités d'examen et lors des auditions des comités d'évaluation (voir le tableau 9, page 3-16); et
- maintenir les délais d'exécution moyens suivants (voir la page 3-14) :
 - moins de vingt (20) jours pour rendre une décision à l'égard d'une première demande après avoir reçu la documentation à l'appui; et
 - moins de quinze (15) jours pour rendre une décision à la suite d'une audition d'un comité d'évaluation ou d'une révision d'un comité d'examen.

2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins financiers du Programme de la Commission canadienne des pensions, tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice en cours, sont indiqués au tableau 1.

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	1994-1995	Prévu*	1993-1994	Différence
Pensions	4 660	57	55	4 838	(178)	2
Ressources humaines** (ETP)						

* Prévisions au 30 novembre 1993

** Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 11, page 3-18.

Explication de la différence : La diminution de 178 000 \$ ou 3,7 p. 100 du Budget des dépenses principal de 1994-1995 par rapport aux prévisions de 1993-1994 regroupe des dépenses d'importance secondaire réparties sur plusieurs postes et comprend notamment les compressions imposées par le Conseil du Trésor.

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Programme de la Commission canadienne des pensions			
10 Dépenses du Programme des pensions	4 572 000	5 072 000	4 827 582
(L) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	567 000	373 000	373 000
Total du Programme - Budgétaire	5 139 000	5 445 000	5 200 582

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 – Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation			
Crédits	(en milliers de dollars)	Commission canadienne des pensions	
		Dépenses du Programme	(L)
		Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	
		4 214	446
		4 465	438
Total du Programme		4 660	4 903

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits	(en dollars)	Budget principal 1994-1995
---------	--------------	----------------------------

Commission canadienne des pensions

10	Commission canadienne des pensions - Dépenses du Programme	4 214 000
----	--	-----------

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995	
ETP*	Fonctionnement en capital	Total	
		Budget principal 1993-1994	Budget principal 1993-1994
Pensions		57	4 631
ETP* en 1993-1994		29	4 660
		4 903	57

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 11, page 3-18.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995	3-4
B. Emploi des autorisations en 1992-1993	3-5

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1994-1995	3-6
1. Points saillants	3-6
2. Sommaire des besoins financiers	3-6
B. Rendement récent	3-7
1. Points saillants	3-7
2. Examen des résultats financiers	3-8

C. Données de base

1. Introduction	3-9
2. Mandat	3-9
3. Objectif du Programme	3-9
4. Description du Programme	3-9
5. Organisation du Programme en vue de son exécution	3-9

D. Perspective de planification	3-12
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	3-12
E. Efficacité du Programme	3-14
F. Données sur le rendement et justification des ressources	3-14

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme	3-17
1. Besoins financiers par article	3-18
2. Besoins en personnel	3-19
3. Coût net du Programme	3-19

Au cours de la même période, 360 prestations de décès ont été versées relativement aux 46 polices, d'une valeur nominale de 157 240 \$ ont été rachetées. Au 31 mars 1993, il restait 7 498 polices en vigueur, pour une valeur nominale totale de 23 079 536,50 \$.

Tableau 42 : État du solde créditeur au 31 mars 1993 - Fonds de l'assurance des anciens combattants

Solde créditeur au 31 mars 1992	18 668 848,93 \$				
Versements initiaux (Indemnités de décès)	1 075 263,00 \$				
Rentes	35 442,78 \$				
Valeurs de rachat en espèces	123 752,00 \$				
Trop-payés de primes remboursés	1 193,06 \$				
		1 235 650,84 \$			
Primes reçues	88 052,99 \$				
Rajustement actuariel	445 632,78 \$	533 685,77 \$			
		701 965,07 \$			
Solde créditeur au 31 mars 1993					17 966 883,86 \$

3. Assurance des soldats de retour au pays et Assurance des anciens combattants

Les programmes de l'Assurance des soldats de retour au pays et de l'Assurance des anciens combattants offrent une assurance-vie aux anciens combattants des Première et Seconde Guerres mondiales qui peuvent ne pas être admissibles à une telle assurance auprès des compagnies privées. Aucune nouvelle police n'a été émise depuis 1968, mais environ 7 640 polices sont toujours en vigueur dont la valeur nominale s'élevait à environ 23 377 698,50 \$ au 31 mars 1993.

Au cours de 1992-1993, il y a eu 22 demandes de prestations de décès relativement aux polices de l'Assurance des soldats de retour au pays pour une valeur nominale de 40 500 \$. Au 31 mars 1993, 142 polices étaient en vigueur et représentaient une valeur nominale de 298 162 \$.

Tableau 41: Etat du solde créditeur au 31 mars 1993 - Fonds de l'assurance des soldats de retour au pays

Solde créditeur au 31 mars 1992	482 904,32 \$
Versements initiaux (Indemnités de décès)	62 500,00 \$
Rentes	5 548,79 \$
Versements de prestations d'invalidité	
Valeurs de rachat en espèces	
Paiement en vertu de l'article 10 (<i>Loi sur l'ASRP</i>)	
Trop-payés de primes remboursés	3,40 \$
Primes reçues	
Rajustement actuariel	14 605,95 \$
	14 605,95 \$
	53 446,24 \$
Solde créditeur au 31 mars 1993	429 458,08 \$

Tableau 40 : Sommaire du solde net des prêts non échus au 31 mars 1993

Taux d'intérêt	Nombre de prêts par catégorie						Solde non échu
	61	62	63	66	Total		
3,500	361	5 907	21	0	6 289	7 171	568,45
3,750	0	10	0	0	10	7 091	52
4,000	0	25	0	0	25	18 945	84
4,250	0	65	0	0	65	61 951	04
4,500	0	320	0	0	320	419 117	87
4,750	0	966	1	0	967	2 389	658,89
5,000	905	605	3	2	1 515	3 654	721,50
6,375	82	0	0	1	83	188 472	80
6,750	219	0	0	0	219	609 775	87
7,000	322	3 024	12	6	3 364	11 826	543,11
7,500	57	349	0	0	406	1 098	120,32
8,000	55	387	0	1	443	876 764	20
8,250	28	231	2	1	262	787 692	97
8,500	79	742	2	3	826	2 383	839,46
8,750	20	239	1	1	261	490 792	98
9,000	25	106	2	2	135	335 656	63
9,250	94	239	0	11	344	844 679	80
9,500	0	1	0	4	5	26 815	73
9,750	24	203	1	0	228	354 723	22
10,000	43	72	0	4	119	319 378	29
10,750	0	0	0	1	1	10 107	66
12,750	0	0	0	4	4	24 203	49
14,000	0	0	0	1	1	10 418	84
6,500 décret	0	0	0	0	0		0,00
Total	2 355	13 824	45	42	16 266	34 751	842,20

Entreprise

Légende : 61 Exploitation agricole à temps plein
62 Exploitation agricole à temps partiel
63 Pêche commerciale
66 Achat par un civil

Tableau 39 : Contrats de vente en vigueur

Province/région	Nombre de comptes	\$	\$	\$	%
	Solde des cotils initiaux	Montrants dus	Montrants perçus	Montrants perçus 1992-1993	Versements anticipés sur Versements
	remboursables	Versements 1992-1993	Versements et arriérés	Versements et arriérés	Pourcentage de actifs depuis le début

ANCIENS COMBATTANTS

Colombie-Britannique	1 004	3 168	732,94	1 077	434,81	1 074	714,87	99,75	101	326,25
Alberta	553	3 135	217,24	758	648,95	736	076,69	97,02	103	098,83
Saskatchewan	954	6 241	279,60	1 577	626,48	1 424	120,17	90,27	103	095,04
Manitoba	388	1 659	611,50	519	244,86	488	573,99	94,09	38	513,87
Ontario	3 233	13 575	490,91	3 216	024,86	3 205	887,43	99,68	465	311,62
Québec	742	2 443	838,61	729	177,28	726	854,01	99,68	41	162,25
Région de l'Atlantique	1 688	4 560	340,88	1 604	672,13	1 599	268,38	99,66	220	789,71

Total (anciens combattants)	8 562	34 784	410,68	9 482	829,37	9 255	495,54	97,60	1 058	107,57
Exploitation agricole à temps plein	1 139	8 670	407,31	2 254	983,35	2 048	194,09	90,83	147	104,37
Exploitation agricole à temps partiel	7 397	26 066	848,81	7 207	908,30	7 187	363,73	99,71	906	954,78
Pêche commerciale	26	47	154,56	19 937,72		19 937,72		100,00	4	048,42

CIVILS

Colombie-Britannique	3	18 550,35	5 129,96	5 502,26	5 129,96	100,00	118,16
Alberta	3	11 884,23	6 502,26	6 502,26	100,00	0,00	0,00
Saskatchewan	2	5 905,82	4 381,18	4 381,18	100,00	0,00	0,00
Manitoba	1	10 418,84	2 227,79	2 227,79	100,00	11,04	1 884,67
Ontario	19	108 479,86	29 459,87	29 459,87	100,00	1 884,67	498,00
Québec	2	5 590,52	1 778,01	1 778,01	100,00	498,00	475,93
Région de l'Atlantique	11	39 256,23	13 455,25	13 254,75	98,51	475,93	

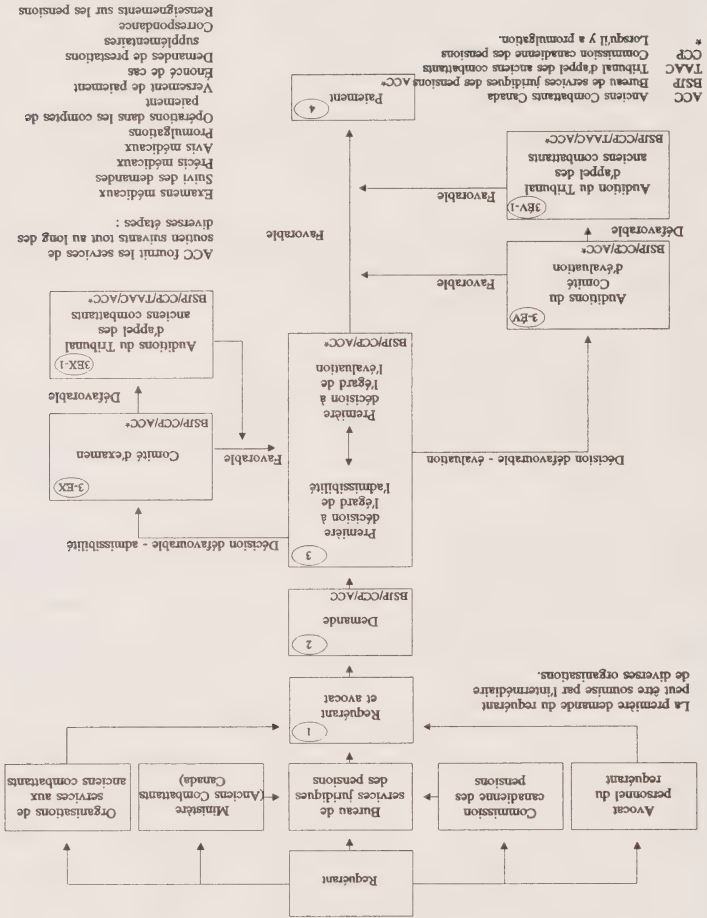
Total (civils)	41	200 085,85	62 934,32	62 733,82	99,68	2 987,80
Anciens combattants et civils	8 603	34 984 496,53	9 545 763,69	9 318 229,36	97,62	1 061 095,37

* Comprend les subventions conditionnelles non acquises.

35V-1. La décision du comité d'évaluation peut également être contestée devant le TAAAC. Cette procédure permet de vérifier si l'évaluation du degré d'invalidité du requérant a été faite en bonne et due forme. À cette étape, d'autres pièces justificatives peuvent être présentées. Le TAAAC promulgue la décision. Lorsque cette décision est favorable, le traitement de la demande passe à l'étape 4, qui est celle du paiement.

4. Le requérant reçoit le montant approprié correspondant au montant de l'évaluation; dans de nombreux cas, le paiement et la promulgaration se font de façon simultanée.

Tableau 38 : Demande de pension et recours en appel



Demande de pension et recours en appel

Le tableau 38 de la page 2-71 montre la marche à suivre pour présenter une demande de pension au portefeuille des Anciens Combattants et pour en appeler de la décision rendue à cet égard; ce tableau montre les principales étapes du traitement de la demande au point de vue du requérant. Ces étapes sont les suivantes :

1. Le requérant peut présenter une demande de pension par l'intermédiaire de diverses organisations. Habituellement, il fait appel au Bureau des services juridiques des pensions (BSJP) ou des organisations d'anciens combattants, comme la Légion royale canadienne, pour faire valoir sa cause. Il peut également exposer sa propre cause ou prendre un avocat.
2. Le représentant du requérant prépare une demande fondée sur les états de service de ce dernier, sur ses dossiers médicaux, ses antécédents médicaux récents et d'autres documents pertinents. Dans chaque cas, le médecin principal de district d'Anciens Combattants Canada (ACC) peut examiner la pertinence des renseignements médicaux fournis au sujet de la condition en cause et procéder au besoin, à un examen médical. Le représentant du requérant envoie ensuite la demande au Ministère qui la reçoit pour le compte de la Commission canadienne des pensions (CCP). ACC dépose la demande et en accuse réception, puis rédige un précis et un avis médicaux. Il évalue le degré d'invalidité du requérant et recommande la somme à verser compte tenu de cette évaluation. Une demande officielle est ensuite soumise à la Commission canadienne des pensions (CCP) pour décision.
3. Très souvent, lorsque la première décision rendue par la CCP est favorable, elle porte à la fois sur l'admissibilité de la pension et sur le montant de la pension. L'admissibilité dépend du service militaire du requérant et du fait que sa blessure ou son état soit lié(e) à ce service. La partie de la décision concernant l'évaluation, qui est fondée sur les renseignements médicaux fournis dans la demande, détermine le degré de l'invalidité. Lorsque la CCP a rendu sa décision combinée celle-ci est communiquée au requérant par ACC et la demande passe à l'étape 4 du traitement, soit celle du paiement. Lorsque la décision concernant l'admissibilité est défavorable ou jugée inacceptable par le requérant, celui-ci peut demander qu'elle soit soumise à un comité d'examen. Si la décision concernant l'évaluation de l'invalidité est inacceptable le requérant peut demander qu'elle soit soumise à une audition d'un comité d'évaluation.

3EX.

Lorsque la demande est soumise à un comité d'examen, ille doit faire l'objet d'une révision de la part des commissaires de la CCP. Après la promulgation de la décision favorable du comité d'examen, et si cette décision est favorable, le traitement de la demande reprend à l'étape 3 (mais uniquement pour une première évaluation). Si la décision est défavorable ou inacceptable, le requérant peut en appeler auprès du Tribunal d'appel des anciens combattants (TAAC).

3EX-1.

La décision d'un comité d'examen peut être contestée devant le TAAC. Les renseignements soumis lors de la première demande et ceux qui ont été soumis au comité d'examen sont réexaminés afin de vérifier si la demande a été correctement évaluée. À cette étape, seules des pièces justificatives supplémentaires sont acceptées; aucun témoignage oral ne peut être entendu. Le TAAC promulgue sa décision; lorsque la décision est favorable, le traitement de la demande reprend à l'étape 3, soit la décision concernant l'évaluation. Au sein du portefeuille des Anciens Combattants, le TAAC constitue la dernière étape du recours en appel, mais il peut parfois reconsidérer certaines causes.

3EV.

Au cours d'une audition du comité d'évaluation, les commissaires de la CCP réexaminent le montant de la pension qui a été accordé. Si l'évaluation est supérieure à 0 p. 100, la demande passe à l'étape 4 du traitement, soit celle du paiement. La promulgation et le paiement des augmentations accordées à cette étape se font de façon simultanée. Si le requérant juge la décision inacceptable, le traitement de la demande peut passer à l'étape 3EV-1 (audition du Tribunal d'appel des anciens combattants).

Si les renseignements fournis dans la demande ne permettent pas à la CCP de déterminer à la fois l'admissibilité et l'évaluation, celle-ci se prononcera d'abord sur l'admissibilité puis, lorsqu'elle aura plus d'information, sur l'évaluation.

B. Autres renseignements

I. Pensions

Anciens Combattants Canada, la Commission canadienne des pensions, le Bureau de services juridiques des pensions et le Tribunal d'appel des anciens combattants, qui forment le portefeuille des Anciens Combattants, unissent leurs efforts pour accorder une pension aux anciens combattants admissibles et aux personnes à leur charge.

Le total des dépenses de l'activité des pensions du Portefeuille devrait s'élever à 1 185 millions de dollars en 1994-1995. Le tableau 37 présente un résumé du plan de dépenses prévu par programme.

Tableau 37 : Dépenses de ressources de l'activité des pensions

(en milliers de dollars)									
Budget des dépenses									
	Prévu	1993-1994	ETP*	\$	ETP*	1992-1993	\$	ETP*	1991-1992
Anciens Combattants	349	1 169 531	363,0	1 121 600	370	1 112 174	377	1 055 061	
Canada									
Commission canadienne des pensions	57	4 660	55,0	4 838	56	5 201	56	5 250	
Bureau de services juridiques des pensions	131	7 406	130,0	7 593	131	7 798	128	7 866	
Tribunal d'appel des anciens combattants	48	3 170	45,5	3 255	46	3 008	43	3 019	
Total	585	1 184 767	593,5	1 137 286	603	1 128 181	604	1 071 196	

* L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du Conseil du Trésor sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

L'activité des pensions est un processus intégré, géré et administré par l'ensemble du Portefeuille. Les processus de demande de pension et d'appel présentés au tableau 38 précisent le rapport complexe existant entre les organismes concernés.

Pour obtenir des données plus détaillées sur les volumes de la charge de travail des pensions, les ressources et le rendement, le lecteur devrait consulter le programme pertinent parmi les suivants :

- Programme des Anciens Combattants (voir page 2-44);
- Programme de la Commission canadienne des pensions (voir page 3-1);
- Programme du Bureau de services juridiques des pensions (voir page 4-1); et
- Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants (voir page 5-1).

5. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Programme ne comprend que les dépenses à imputer sur ses crédits votés et prévus par une loi. Le tableau 36 présente d'autres éléments de coût, ainsi que des recettes prévues, dont il faut tenir compte pour établir le coût estimatif net du Programme.

Tableau 36 : Coût net du Programme en 1994-1995

(en milliers de dollars)		Budget	Plus*	Coût	Moins	Coût estimatif
		principal	autres	total du	Programme	net du Programme
		1994-1995	coûts	Programme	recettes	1994-1995 1993-1994
Programme des Anciens Combattants		2 073 046	19 688	2 092 734	53 396	2 039 338
Combattants		2 073 046	19 688	2 092 734	53 396	2 061 820

* Les autres coûts comprennent :

(000 \$)

• les services fournis sans frais par d'autres ministères :

- les locaux (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Travaux publics);

9 381

- l'administration de la rémunération faisant partie du traitement de la paye (Travaux publics et Services gouvernementaux, anciennement Approvisionnements et Services);

394

- les avantages sociaux des employés qui couvrent la part de l'employeur des primes d'assurance et des coûts payés (Conseil du Trésor);

7 459

- la rémunération des employés (Perfectionnement des ressources humaines, anciennement Travail); et

2 054

- services juridiques (Justice).

400

4. Recettes

Le tableau 34 présente une liste des recettes. Ces recettes sont créditées directement au Trésor et ne doivent pas servir dans le cadre de l'exécution du Programme.

Tableau 34 : Sources des recettes

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1994-1995	1993-1994	1992-1993	
Intérêts sur les prêts consentis en vertu de la <i>Loi sur les terres destinées aux anciens combattants</i>	1 700	2 000	2 518
Régimes provinciaux d'assurance médicale et d'hospitalisation	21 547	23 249	23 627
Autres services aux malades hospitalisés	19 770	19 296	15 529
Confection des coquelicots du jour du Souvenir (Vétérat)	1 479	1 450	1 422
Remboursement des dépenses de l'année précédente	8 000	8 000	8 324
Autres	900	900	909
53 396	54 895	52 329	

Le tableau 35 donne une liste des sources de recettes reçues par catégorie et par province.

Tableau 35 : Sources de recettes par catégorie et par province (exercice 1992-1993)

Intérêts sur les prêts consentis en vertu de la LTAC	Régimes provinciaux d'assurance méd. et hosp.	Autres services aux malades hospitalisés	Confection des coquelicots du jour du Souvenir	Remboursement des dépenses de l'année précédente	Autres	Total
T.-N.	10	280		13	7	310
N.-É.	161	2 137		1 181		3 479
N.-B.	123			10		133
Qc.	169	3 321	379	423	438	28 357
Ont.	923	4 693	1 043	478	27	7 164
Man.	137	672		118		927
Sask.	477	464		3	10	954
Alta.	244	1 176		5	10	1 435
C.-B.	237	2 786		142	9	3 174
A.C. Ottawa*				109	46	155
A.C. Charlottetown				5 841	362	6 203
2 518	23 627	15 529	1 422	8 324	909	52 329

* A.C. = Administration centrale, Ottawa

(Renseignements supplémentaires) 2-67

Tableau 33 : Détails des subventions et des contributions (suite)

Budget des dépenses			(en dollars)		
1994-1995			Prévu		
1993-1994			Rél		
1992-1993					
Palements en vertu de la Loi sur les indemnités de service de guerre (S.R., 1970, c. W-4)	(L) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	10 000	10 000	14 606	
	(L) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	539 000	539 000	445 633	
	Subventions à diverses provinces relativement à la prestation de services de	200 000	200 000	137 834	
	prothèses aux anciens combattants				
Soins de santé	Allocation de traitement et prestations connexes	1 500 000	1 500 000	1 472 322	
	Gestion des contrats immobiliers				
	(L) Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8 et remboursements en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de l'ajustement de compensation, conformément à la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	12 000	12 000	154	
		1 316 360 000	1 265 255 000	1 281 313 989	
Contributions					
Pensions	Indemnisation pour perte de gains	70 000	47 000	38 159	
	Soins de santé				
Contributions aux provinces respectives conformément aux accords relatifs à la cession des hôpitaux du Ministère	Contributions accordées aux anciens combattants dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants en vue d'aider à payer les coûts des soins complémentaires de santé qui ne sont pas couverts par les programmes de santé provinciaux	34 430 000	17 923 000	9 188 057	
		177 600 000	171 000 000	168 301 775	
		212 100 000	188 970 000	177 527 991	
		1 528 460 000	1 454 225 000	1 458 841 980	

3. Paiements de transfert

Le tableau 33 présente un résumé de toutes les dépenses du Programme relatives aux subventions et aux contributions.

Tableau 33 : Détails des subventions et des contributions

(en dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1994-1995	1993-1994	1992-1993	
Subventions			
Pensions			
Pensions d'invalidité et de décès	1 097 000 000	1 092 182 605	
Subventions d'inhumation	4 333 000	3 481 775	
Réglement sur l'indemnisation	750 000	571 753	
Décorations pour acte de bravoure	71 000	19 659	
Soutien financier			
Allocations aux anciens combattants :	132 000 000	154 749 050	
Armée de campagne du Nord-Ouest			
Guerre sud-africaine			
Première Guerre mondiale			
Seconde Guerre mondiale et			
Contingent spécial en Corée			
Service durant les deux guerres			
mondiales			
Allocations de guerre pour les civils			
Assistance accordée en conformité avec			
les dispositions du Règlement sur le			
Fonds de secours	2 000 000	1 895 119	
Fonds de bienfaisance de l'Armée	18 000	18 000	
Légion royale canadienne	9 000	9 000	
Association canadienne des anciens			
combattants au Royaume-Uni	1 000	1 000	
Autres prestations :			
Enfants des anciens combattants décédés	400 000	408 478	
(Aide à l'éducation)			
Formation universitaire et professionnelle	700 000	633 251	
Aide aux anciens combattants canadiens -			
District d'outre-mer	390 000	243 139	
Remboursements en vertu du paragraphe 3			
de l'article 10 du Règlement			
concernant la réadaptation des anciens			
combattants (S.R.C., V-5)	2 000	--	
Fonds du Souvenir	21 622 000	19 829 937	
Commonwealth War Graves Commission	5 648 000	5 156 371	
Cimetière commémoratif des Nations Unies	50 000	44 303	
en Corée			

(Renseignements supplémentaires) 2-65

2. Besoins en personnel

Tableau 31 : Besoins en personnel (ETP**) par activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu*	Réel
		1994-1995	1993-1994	1992-1993
Soins de santé	2 127	2 157	2 298	370
Pensions	349	363	359	503
Soutien financier	337	352	359	503
Administration du Ministère	476	483	503	503
	3 289	3 355	3 530	3 530

* Prévisions au 30 novembre 1993

** L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

I. Besoins financiers par article

Tableau 30 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			Budget des dépenses	Prévu*	Réel
			1994-1995	1993-1994	1992-1993
Personnel					
Traitements et salaires	134 140	134 318			142 099
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	17 438	17 002			14 467
Biens et services					
Transports et communications**	23 000	24 000			23 634
Information	1 200	1 300			1 377
Services professionnels et spéciaux**	226 000	206 000			195 437
Locations	6 600	6 700			6 757
Achat de services de réparation et d'entretien	8 000	6 600			6 723
Services publics, fournitures et approvisionnements**	123 388	115 690			111 844
Autres subventions et paiements	1 700	1 700			1 763
Total des dépenses de fonctionnement	541 466	513 310			504 101
Dépenses en capital	3 120	2 700			4 774
Paiements de transfert	1 528 460	1 454 225			1 458 842
Dépenses totales	2 073 046	1 970 235			1 967 717

* Prévisions au 30 novembre 1993

** Une grande partie de ces dépenses sert à payer des services de santé, au nom des clients.

en oeuvre et de maintenir des plans de reprise des opérations conformément aux normes opérationnelles. Le plan de reprise des opérations du Ministère porte sur tous les éléments de sécurité du Portefeuille et vise à regrouper tous les processus des ressources humaines, physiques et de la technologie de l'information. Il doit comprendre et coordonner les politiques d'administration et les politiques de gestion de l'information connexes de même que les lois et programmes à l'échelle du gouvernement, qui portent sur la gestion des risques, les plans anti-sinistre, la planification d'urgence et l'intervention d'urgence. Un guide de planification en vue de l'établissement des plans de reprise des opérations a été distribué en octobre 1993.

Politique d'investissement dans les ressources humaines : Plusieurs initiatives ont été mises en oeuvre dans le cadre de cette politique afin de tenir compte du changement de la charge de travail et des conséquences de ce changement sur les employés du Ministère. Des lignes directrices ont été publiées en septembre 1993 pour expliquer aux employés les nouvelles formules de travail qui leur étaient offertes. Pour continuer de mettre en pratique les principes d'une organisation qui en est à l'étape de l'apprentissage, et pour accroître l'efficacité par l'amélioration des systèmes de soutien au service du programme et de l'administration, on a mis à la disposition des employés des programmes d'auto-apprentissage au sein du Ministère. Des lignes directrices expliquant les modalités d'accès à cette formation ont été publiées en septembre 1993. De plus, le Programme d'échanges et d'affectations spéciales est maintenant en place. Un programme d'attestation du mérite des employés a également été lancé en 1993-1994.

Politique sur le réaménagement des effectifs : Les conditions de cette politique n'ont pas changé au cours de l'exercice financier 1993-1994 et demeurent en vigueur. Pour pouvoir relever les défis de demain, il est nécessaire d'améliorer les relations patronales-syndicales et d'acroître la coopération avec les syndicats et l'intégration de ceux-ci au processus décisionnel du Ministère. En septembre 1993, on a diffusé de nouvelles lignes directrices sur les comités de consultation patronale-syndicale afin de poursuivre les efforts d'amélioration de la gestion des ressources humaines.

Loi sur la réforme de la fonction publique et la loi concernant la réforme des pensions de la fonction publique : En 1993-1994, le Ministère s'est classé parmi les 10 p. 100 des ministères qui ont fait le plus de progrès dans le domaine de la Norme générale des classifications et de l'établissement des postes des services généraux (GE). La première étape, la création des postes repères GE, s'est terminée en septembre 1992 et en septembre 1993, 25 p. 100 des postes avaient été convertis.

12 339 543 \$ et 3 285 759 \$ en 1991-1992. Le pourcentage d'arriérés est demeuré constant pendant un certain nombre d'années. Au 30 juin 1993, 2,3 p. 100 des comptes de gestion immobilière étaient en retard.

Il n'y a pas eu de changements importants dans les délais d'exécution. Les demandes courantes de transferts de biens sont toujours traitées dans un délai de quatre jours et les demandes urgentes, dans un délai de deux jours. Ces délais ont été respectés même s'il y a eu une diminution du personnel d'expérience, et le taux de remboursement n'a pas changé.

Au 31 mars 1993, il y avait 8 603 comptes en souffrance, représentant 16 266 emprunts (plusieurs comptes visent plus d'un prêt). Les taux d'intérêt variaient de 3,5 p. 100 à 14 p. 100, mais dans la plupart des cas, ils étaient de 7 p. 100 ou moins. Le solde non échus'élevait, au 31 mars 1993, à 34 751 842,20 \$ (voir le tableau 40, page 2-73).

Langues officielles : On a terminé en décembre 1993 la mise en oeuvre de l'étape II du *Règlement d'application de la loi sur les langues officielles*, qui a nécessité un dénombrement partiel des clients des bureaux de district de North Bay et de Saint-John. L'an dernier, pour préparer l'étape I, des trousseaux d'information avaient été distribués à toutes les régions et des séances d'information sur place ont été données dans les bureaux touchés par le nouveau règlement. Les objectifs précisés dans le protocole d'entente sur les langues officielles convenu entre le Ministère et le Conseil du Trésor ont été atteints dans les délais, parfois même avant, au cours de l'exercice 1992-1993, mettant ainsi un terme au plan triennal.

Fonction publique 2000 : On a entrepris un exercice de renouvellement afin d'élaborer un processus et un réseau pour favoriser un changement culturel et administratif au sein du Portefeuille. On a accordé plus d'importance à la mise en oeuvre des programmes en matière de ressources humaines.

Formation et perfectionnement : À la suite des recommandations d'une analyse des besoins en formation, on a fait l'acquisition d'une salle de production vidéo, de matériel vidéo et on a retenu les services d'employés ayant de l'expérience en production vidéo et en infographie et le Programme d'orientation des surveillants, qui sont tous les deux en place depuis 1984, ont pris fin. Ils sont remplacés par de nouveaux cours à l'intention des cadres et des surveillants. De plus, on a effectué une analyse préliminaire des centres d'auto-apprentissage et un rapport a été préparé.

Normes de service : Les normes de service relatives aux principaux programmes du Portefeuille seront publiées d'ici mars 1994, après consultation auprès du personnel et des clients. Le projet a déjà permis d'apporter plusieurs améliorations au service et aux processus, notamment une démarche visant à réduire les délais d'exécution. Les normes de service concernant les autres produits et services seront prêtes le 31 mars 1995.

Planification de la reprise des opérations : La planification de la reprise des opérations vise à garantir le maintien des services, programmes et activités essentielles qui permettent de remplir le mandat du Portefeuille. Conformément à la modification apportée en 1992 à la politique et aux normes de sécurité du gouvernement du Canada, le Portefeuille est tenu d'élaborer, de mettre

En 1992-1993, le nombre de comptes impayés liés à des opérations relatives à la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants* a diminué, passant de 10 603 à 8 603 (voir le tableau 39, page 2-72). Les remboursements en capital et intérêts reçus par le directeur au cours de l'année totalisaient 12 323 074,94 \$ et 2 518 132,69 \$ respectivement, contre

et d'autres services aux anciens combattants, à leurs héritiers et à leurs représentants relativement à des biens immobiliers achetés en vertu de la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*. Ces services comprennent des services de consultation après emprunt, d'évaluation immobilière et d'administration des contrats de vente.

Gestion des contrats immobiliers : Le Ministère a offert des services de gestion immobilière terminés tous les préparatifs en vue de sa réalisation.

On a également élaboré une enquête pour connaître le degré de satisfaction des clients et qualité de la gestion des ressources humaines et de la prestation de services aux bénéficiaires. Sur le plan de l'organisation, on a effectué un sondage d'opinions auprès des employés en février 1993 à l'appui des objectifs de Fonction publique 2000 concernant le maintien de la pensions formulées à la suite de l'Étude d'évaluation des pensions effectuée en septembre 1992. recommandations concernant la simplification du processus d'exécution du programme des distributions des prestations à cette fin. On a également appuyé la mise en oeuvre des but d'évaluer les besoins des bénéficiaires et les possibilités à long terme pour la effectuée une étude dans le domaine de l'assistance pour les funérailles et l'inhumation dans l'année; elles portaient sur le rendement du programme et le rendement organisationnel. On a Plusieurs études d'évaluation et études sur le programme ont été effectuées pendant

pour l'autonomie des anciens combattants.

En plus des vérifications habituelles prévues, la Direction générale a effectué quatre vérifications de suivi et a détaché des vérificateurs dans le cadre de projets spéciaux comme le

également débuté au dernier trimestre de l'exercice financier qui vient de s'écouler. pour soins de santé; une vaste vérification organisationnelle de la région de l'Ontario a secteurs des pratiques contractuelles, des communications, des dépôts directs et des prestations questions de productivité. Des vérifications fonctionnelles ont également été effectuées dans les de santé ont été effectuées; les principaux aspects étudiés étaient la réduction des coûts et les Dans le cadre du programme de vérification annuel, trois vérifications portant sur les soins

l'intégrité des renseignements et la conformité aux lois et politiques. les vérifications ont également porté sur l'utilisation efficiente et la protection des ressources, de gestion était efficace, c'est-à-dire s'il permettait d'atteindre les objectifs de fonctionnement; systèmes et enfin, une vérification d'une portée beaucoup plus vaste. On a vérifié si le cadre quatre vérifications fonctionnelles, deux vérifications financières et deux vérifications sur les

Vérification et évaluation : Neuf vérifications ont été effectuées au cours de l'année, dont exigences démographiques et prévisionnelles du Ministère. programmes. Les modèles de prédiction seront perfectionnés pour mieux répondre aux ministérielles. On a adopté une nouvelle démarche concernant les prévisions relatives aux matière de gestion et d'analyse de l'information, par l'intermédiaire de l'Unité des statistiques

Projet de remaniement des prestations : La Direction générale des programmes de la sécurité du revenu (PSR) de Perfectionnement des ressources humaines (auparavant de Santé et Bien-être social Canada) est en train de mettre au point un nouveau réseau de prestations de services aux bénéficiaires qui doit être achevé en 1997-1998. Étant donné que plus de 80 p. 100 des bénéficiaires du programme des Anciens Combattants sont également bénéficiaires des programmes des PSR et que les systèmes de distribution ministériels doivent être mis à jour, le Ministère étudie la possibilité de former de nouveaux partenariats. Les principales tâches de l'équipe du Projet de remaniement des prestations sont d'élaborer, par un processus de consultation, une stratégie d'affaires esquisant la façon dont le Ministère doit s'y prendre pour fournir des services et des prestations aux bénéficiaires; d'effectuer une analyse des activités actuelles et des processus des systèmes afin de déterminer l'incidence de la mise en oeuvre d'une nouvelle stratégie d'affaires; enfin, d'entreprendre une évaluation détaillée des possibilités de créer des partenariats avec la direction des PSR.

Équité en matière d'emploi : Le Comité consultatif du Portefeuille sur la situation des femmes Autochtones, les personnes handicapées et les minorités visibles ont été formés en mars 1993, et un plan d'équité en matière d'emploi sera mis en oeuvre en 1994 jusqu'en 1997. On a élaboré une stratégie visant à intégrer les personnes ayant des déficiences à la main-d'oeuvre des Anciens Combattants. La politique sur les aides techniques a été révisée et une évaluation du processus de dotation en personnel a été achevée.

Technologie de l'information : La nouvelle direction générale de la technologie de l'information a élaboré une stratégie portant sur la technologie et un plan de conception pour le Portefeuille en 1992-1993.

On projette, notamment, de créer un réseau de régions métropolitaines reliant plusieurs Directions générales de Charlottetown; de lancer une «initiative de migration» pour pouvoir entrer les données sur l'allocation aux anciens combattants sur l'ordinateur central et non plus sur des mini-ordinateurs; faire des modifications pour appuyer la loi concernant les anciens combattants de la marine marchande; paiement anticipé de soins dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants et entrée des données dans les systèmes financiers; diffuser la version IV du logiciel de la Banque de données sur les clients du Portefeuille; un prototype du Système de contrôle de l'admissibilité; service de vidéocoopération entre les bureaux de Charlottetown, Ottawa et Kirklund Lake; prototype des manuels automatisés pour le bureau régional de l'Ontario; Système de calculs et de prévisions du coût de traitement; Système de gestion de l'information sur le personnel; un nouveau service de téléchargement des données des bureaux régionaux; une étude sur le courtier électronique au sein du Ministère axée sur les systèmes de réseau local; amélioration du service d'interrogation.

En 1993-1994, un certain nombre de projets ont été entrepris pour appuyer l'architecture du système informatique et la mise en place du Projet de remaniement des prestations.

Planification ministérielle : Un examen des activités de planification du Ministère a entraîné la création de la Direction générale de la planification ministérielle en mai 1993. La fusion des fonctions de planification stratégique et opérationnelle en une seule organisation a débuté en septembre 1992 et se poursuit. Cette Direction générale assure également du leadership en

Tableau 28 : Résultats financiers 1992-1993

(en milliers de dollars)					
1992-1993					
Différence	Budget		Réel		Administration du Ministère*
	\$	ETP	\$	ETP	
	3 303	500	42 269	503	45 572
	3				

* Comprend la Gestion des contrats immobiliers

Voir la page 2-17 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1992-1993 et les dépenses réelles de 1992-1993.

4. Rendement financier et justification des ressources

Tableau 29 : Coût de l'administration du Ministère en pourcentage du coût total

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses					
1994-1995					
Prévu					
1993-1994					
Réel					
1992-1993					
Réel					
1991-1992					
Réel					
1990-1991					
Programme des Anciens Combattants					
2 073 046	1 970 235	1 967 717	1 882 969	1 809 334	
Administration du Ministère					
34 096	33 997	45 572	46 123	37 770	
Pourcentage					
1,6%	1,7%	2,3%	2,4%	2,0%	

Commémoration : En 1993-1994, le Ministère a organisé deux pèlerinages outre-mer à l'intention des anciens combattants pour souligner deux anniversaires historiques. Ces activités sont conformes à la priorité du Ministère de commémorer le souvenir des Canadiens morts sur les champs de bataille outre-mer et de rappeler au public les sacrifices consentis par les anciens combattants. Le 50^e anniversaire de la bataille de l'Atlantique et le 40^e anniversaire de l'Armistice de la guerre de Corée ont été soulignés par des cérémonies en Angleterre et en République de Corée, respectivement. De plus, une affiche commémorative du Jour du Souvenir a été produite pour souligner le 75^e anniversaire de la fin de la Première Guerre mondiale et a été distribuée dans les écoles et aux associations de services aux anciens combattants. Le Ministère a également commencé à parrainer le programme «Le Canada se souvient», un programme comportant des activités nationales et internationales pour souligner le 50^e anniversaire d'événements importants reliés à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au cours des deux prochaines années, le Canada, de concert avec d'autres alliés de l'époque de la guerre, va s'engager dans des activités commémoratives d'une portée jamais égale. Le Ministère a mis sur pied un comité pour coordonner ces activités et assurer la liaison avec les autres ministères et organismes du gouvernement et les organisations d'anciens combattants. En 1994-1995, le Ministère va organiser des activités spéciales pour souligner ces anniversaires importants, y compris le 50^e anniversaire des débarquements du Jour J.

2. Description

Le Comité a constaté que le Programme des Anciens Combattants une direction et des services et gère les contrats immobiliers en vertu de la Loi et du Règlement sur les terres destinées aux anciens combattants. Cela comprend la planification, l'élaboration des politiques, des lois et des normes ainsi que la direction fonctionnelle dans les domaines des finances, des ressources humaines, des services de gestion, de la technologie de l'information, de la planification ministérielle, des communications, des services de la vérification, de l'évaluation de programmes, de la coordination de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels, des services de sécurité et des services de succession et de la comptabilité de la caisse à l'égard de la gestion des contrats immobiliers.

3. Sommaire des ressources

des dépenses liées à l'activité de l'administration du Ministère représenteront environ 2 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et 14 p. 100 de ses ressources humaines en 1994-1995. Environ 70 p. 100 de ces dépenses seront consacrées aux traitements et aux salaires.

Tableau 27 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu*	Réel
		1994-1995	1993-1994	1992-1993
		\$	\$	\$
		ETP**	ETP**	ETP**
Administration du Ministère	34 096	476	33 997	483
				45 572
				503

* Prévvisions au 30 novembre 1993

*** L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du Conseil du Trésor sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières. Voir la page 2-10 pour l'explication des différences importantes entre les prévisions de 1993-1994 et le Budget des dépenses de 1994-1995.

Le 1^{er} juillet 1993, le Ministère a modifié le *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants* et le *Règlement sur le Fonds du Souvenir* de façon à porter à un an le délai dans lequel on peut présenter une demande d'aide financière pour les funérailles et l'inhumation d'un ancien combattant.

Le Ministère exerce activement son mandat de souligner le dévouement et les exploits des anciens combattants canadiens puisqu'on continue d'appliquer des politiques destinées à améliorer le Programme d'entretien des tombes des anciens combattants. En 1993-1994, d'importants travaux de restauration ont été autorisés ou continués dans cinq cimetières : le Cimetière St-Joseph de Saint John au Nouveau-Brunswick, le Cimetière Beechwood à Ottawa, en Ontario, le Cimetière Mt. Hope à Brantford, en Ontario, le Cimetière Brookside à Winnipeg, au Manitoba et le Cimetière Woodlawn à Saskatoon, en Saskatchewan.

est en cours.

Des projets de règlements qui auraient pour effet de fusionner deux programmes du Portfeuille concernant les frais de funérailles et d'inhumation, l'un régi par la Loi sur les pensions et l'autre, par le *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants*, à l'heure actuelle font, de la part du Ministère en consultation avec le ministère de la Justice, l'objet d'une révision avant l'adoption définitive. Ce fusionnement permettra au Ministère de simplifier le processus des demandes ainsi que l'administration des programmes. Il existe un autre programme de ce genre qui relève du Fonds du Souvenir, une société indépendante en matière de funérailles et d'inhumation en vue d'éliminer les écarts entre les divers programmes. Les programmes du Ministère et du Fonds du Souvenir ont été évalués par l'entremise d'une étude approfondie des rapports entre le Ministère et le Fonds du Souvenir et d'une évaluation des objectifs des programmes, des prestations offertes et des méthodes de distribution. La plupart des recommandations tirées de ces évaluations entraînent des modifications aux lois ou aux règlements. Le travail de préparation relatif aux modifications

profit de tous les bénéficiaires.

En décembre 1992, on a soumis à l'examen du ministère de la Justice les nouveaux règlements touchant la façon dont le Ministère administre les sommes d'argent des bénéficiaires. Ces règlements visent à autoriser le Ministère à administrer les comptes des bénéficiaires et prévoient différentes modalités administratives, permettent la fusion des comptes sous tutelle en un seul compte par bénéficiaire et permettent également de déposer les sommes d'argent sous tutelle non réclamées au décès d'un bénéficiaire dans un compte en fiducie au

En avril 1992, des représentants d'Anciens Combattants Canada et de Santé et Bien-être social Canada se sont réunis pour étudier la possibilité d'harmoniser davantage leurs systèmes d'information de distribution de prestations. Une étude a été effectuée en vue d'évaluer la possibilité d'intégrer le traitement du Système de distribution des prestations de l'AAC à celui du système de la Sécurité de la Vieillesse et du Supplément de revenu garanti. En octobre 1992, les résultats de l'étude ont révélé que les systèmes des deux organisations étaient trop précaires pour permettre une intégration plus poussée pour l'instant. On a toutefois recommandé de réexaminer l'intégration dans le cadre du projet de remaniement des programmes de la sécurité du revenu (PSR). Entre-temps, le Ministère a lancé le Projet de remaniement des prestations pour évaluer les possibilités d'améliorer l'efficacité de la prestation des services aux clients ainsi que les possibilités de jumelage avec la Direction générale des PSR, qui met au point un nouveau réseau de prestation de services aux bénéficiaires.

admissibles aux prestations du Ministère.

À compter du 2 mars 1992, les membres de la résistance ont cessé d'être jugés admissibles au programme d'allocations aux anciens combattants. Le projet de loi C-84 est venu modifier la Loi sur les allocations aux anciens combattants de façon que l'on tienne compte du but initial de la Loi, qui était le soutien du revenu des anciens combattants pendant la guerre. Les membres de la résistance vivant actuellement au Canada continueront d'être admissibles tant qu'ils satisfont aux exigences quant au lieu de résidence et au revenu. Quant à ceux qui demeurent à l'étranger, leur admissibilité a été maintenue jusqu'au 2 mars 1993 pour leur permettre de reprendre leur statut de résident canadien. S'ils ne sont pas redevenus résidents canadiens à cette date, ils ont cessé d'être

Tableau 26 : Délais d'exécution (en jours)

Programme	Norme	Cumulatif en	Réel	Réel	Réel
	juillet 1993	1992-1993	1991-1992	1990-1991	
Premières demandes	35	34,7	24,5	33,4	42,8
AAC	18	5,5	6,8	8,8	8,1
Fonds de secours	25	15,5	13,3	19,8	11,8
Funérailles et inhumation	15	s/o	11,2	10,3	15,0
Anciens combattants ayant servi au Canada					

Généralités :

Les programmes liés à l'activité du soutien financier continuent d'être efficaces et facilement accessibles, l'accent étant mis sur le service aux bénéficiaires.

Le projet de loi C-80, qui a reçu la sanction royale le 15 octobre 1992, a abrogé la Loi sur les allocations familiales le 1^{er} janvier 1993. Il en découle une modification à la Loi sur les allocations aux anciens combattants selon laquelle l'évaluation de cette source de revenu n'est plus prise en compte dans l'examen du revenu. Par conséquent, environ 1 500 bénéficiaires des allocations aux anciens combattants qui ont des enfants à leur charge ont vu leur prestation augmenter d'au moins 34 \$ (taux mensuel par enfant admissible) dès le 1^{er} janvier 1993.

Depuis janvier 1991, les bénéficiaires de prestation ont pu demander que leur prestation soit déposée directement dans leur compte à un établissement financier canadien de leur choix. En mars 1993, environ 9 752 bénéficiaires avaient décidé de profiter de ce service. On prévoit qu'environ 9 600 bénéficiaires l'utiliseront d'ici mars 1994.

En 1992-1993, le Ministère a terminé sa réévaluation du Fonds de secours. À la suite de cet exercice, on a déterminé qu'il coûterait trop cher de mettre en oeuvre les recommandations formulées au cours de l'évaluation précédente. On a recommandé au personnel des bureaux régionaux de recommander des modifications au fonctionnement du Fonds de secours qui permettraient de simplifier et d'améliorer la prestation des services aux clients sans qu'il soit nécessaire d'attribuer des fonds supplémentaires à cette fin.

Les anciens combattants de la marine marchande ont acquis le statut d'ancien combattant le 1^{er} juillet 1992, en vertu de la Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils, et deviennent donc admissibles aux mêmes programmes du Portefeuille que les anciens combattants des Forces armées. En mars 1993, 466 anciens combattants de la marine marchande recevaient une allocation de guerre pour anciens combattants (et étaient également admissibles aux prestations pour soins de santé) et 977 bénéficiaires sont admissibles aux prestations pour soins de santé seulement en qualité de «quasi-bénéficiaires».

Volumes de la charge de travail et ressources : Le tableau 24 indique les volumes les plus importants de la charge de travail liée à l'activité du soutien financier. Malgré la diminution du nombre de bénéficiaires de l'allocation d'ancien combattant (AAC), la charge de travail du Programme d'AAC demeure relativement constante en raison du nombre de bénéficiaires qui établissent leur admissibilité financière à l'égard des prestations de soins de santé. En revanche, le volume des réexamens a augmenté depuis la mise sur pied du système de contrôle de l'admissibilité.

Tableau 24 : Volumes de la charge de travail

Activité	Prévu 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992	Réel 1990-1991
AAC					
Demandes	16 051	16 450	16 629	17 664	18 984
Réexamens	46 893	48 146	42 376	38 434	43 698
Renouvellements	12 658	13 363	13 976	15 824	20 281
Demandes présentées à l'égard du Fonds de secours	5 180	5 447	5 697	6 128	6 228
Demandes de subvention pour les funérailles et l'inhumation	3 150	3 245	3 343	3 436	3 659

Les tableaux 25 et 26 indiquent que la productivité est en général stable et que les délais d'exécution restent conformes aux normes établies.

Tableau 25 : Productivité (heures/volume d'unité)

Activité	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990
Premières demandes d'AAC	2,37	2,38	2,07	2,46
Réexamens des demandes d'AAC	2,35	2,15	2,38	2,20
Demandes présentées à l'égard du Fonds de secours	2,00	2,22	2,71	2,67
Demandes de subvention pour les funérailles et l'inhumation	s/o	4,13	4,88	3,73

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Bénéficiaires et dépenses : En 1994-1995, environ 33 000 bénéficiaires recevront des prestations en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et des parties I et XI de la Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils. Le Programme d'allocations aux anciens combattants prévoit le versement d'une allocation aux personnes jugées admissibles en raison de leurs états de service ainsi que de leur âge, et leur lieu de résidence, après examen de leur revenu. Certaines personnes peuvent être déclarées admissibles à un âge moins avancé si, en raison de leur invalidité, il est démontré par un examen de leur revenu qu'elles sont incapables de subvenir entièrement à leurs besoins et à ceux de leur famille. L'allocation d'ancien combattant est offerte aux anciens combattants admissibles des Forces canadiennes, des forces du Commonwealth et des forces alliées, aux anciens combattants de la marine marchande qui sont admissibles, de même qu'aux civils admissibles qui ont servi auprès des membres des Forces canadiennes en temps de guerre. Cette allocation est également offerte aux membres de la résistance qui ont déjà été jugés admissibles et qui peuvent le demeurer tant qu'ils résident au Canada ou qu'ils répondent à d'autres critères d'admissibilité. Des allocations supplémentaires peuvent être versées aux conjoints et aux enfants à leur charge. Les survivants (notamment les veufs, les veuves et les orphelins) des anciens combattants et des civils admissibles peuvent aussi avoir droit à des prestations. Le tableau 22 montre le nombre de bénéficiaires de même que les dépenses totales prévues et réelles au chapitre des allocations.

Tableau 22 : Bénéficiaires d'allocations et dépenses prévues et réelles

(en milliers)					
Prévu	Prévu	Prévu	Réel	Réel	Réel
1994-1995	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991	
Bénéficiaires	33 226	35 193	37 943	42 976	49 184
Total	137 712	132 000	154 749	183 499	217 825

Paiement des prestations : Le tableau 23 indique les taux mensuels maximum de l'allocation versée aux anciens combattants depuis les cinq dernières années et en vigueur au mois de juin de chaque année. Les taux sont rajustés trimestriellement selon l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

Tableau 23 : Taux mensuels de l'allocation (en vigueur en juin)

(en dollars)					
1993	1992	1991	1990	1989	
Marie	1 384,93	1 358,93	1 315,15	1 245,29	1 182,63
Seul - Conjoint	912,15	895,02	866,19	820,17	778,90
Orphelin	488,79	479,61	464,16	439,50	417,39
Enfant additionnel	163,13	160,08	154,92	146,69*	139,30

* modifié

Tableau 20 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		1994-1995		Prévu*		1993-1994		Réal		1992-1993	
				\$	ETP**	\$	ETP**	\$	ETP**	\$	ETP**	\$	ETP**

Paielements des prestations Prestations financières de l'allocation d'ancien combattant	Fonds du Souvenir	Autres subventions	Aide pour l'inhumation	Réalisation du Programme des prestations financières	132 712	21 622	9 767	8 143	18 034	337	18 395	352	33 238	359
					132 000	20 000	9 414	8 000	18 395	337	18 809	352	33 238	359

* Prévisions au 30 novembre 1993

** L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du Conseil du Trésor sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

Voir la page 2-10 pour l'explication des différences importantes entre les prévisions de 1993-1994 et le Budget des dépenses de 1994-1995.

Tableau 21 : Résultats financiers 1992-1993

(en milliers de dollars)		1992-1993		Budget principal		Différence	
		\$	ETP	\$	ETP	\$	ETP

Paielements des prestations Prestations financières de l'allocation d'ancien combattant	Fonds du Souvenir	Autres subventions	Aide pour l'inhumation	Réalisation du Programme des prestations financières	154 749	19 830	8 869	6 481	33 238	359	19 177	357	14 061	2
					165 769	18 650	9 118	7 510	33 238	359	19 177	357	14 061	2

Voir la page 2-17 pour l'explication des différences importantes.

C. Soutien financier

1. Objectif

Fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services de soutien financier, notamment en leur donnant des conseils et des renseignements, en faisant la distribution de leurs prestations, en assurant leur défense et en veillant à ce qu'ils obtiennent réparation.

2. Description

L'activité du soutien financier offre un soutien financier et d'autres programmes spéciaux aux anciens combattants (y compris aux anciens combattants de la marine marchande), et aux civils admissibles ainsi qu'aux personnes à leur charge. Parmi les avantages offerts, on note le versement d'allocations mensuelles en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* et conformément aux parties I et XI de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils*, les subventions de funérailles et d'inhumation, l'aide financière d'urgence, l'aide à l'éducation pour les anciens combattants et les enfants admissibles d'anciens combattants décédés et des services spécialisés de bien-être pour les anciens combattants sourds ou paraplégiques. Le Ministère exploite également deux ateliers en milieu protégé pour la production de coquelicots et d'autres insignes commémoratifs vendus à l'occasion de la campagne annuelle du coquelicot de la Légion royale canadienne et d'autres événements commémoratifs.

Le paiement des prestations en vertu du Programme sur les allocations aux anciens combattants constitue la principale activité du soutien financier. Ce Programme, en reconnaissance du service de guerre, permet aux personnes admissibles d'obtenir un revenu garanti pour répondre à leurs besoins essentiels. Il est également possible d'obtenir de l'aide financière d'urgence en vertu du Programme du Fonds de secours. De nombreux autres programmes offrent une aide dans les domaines suivants : funérailles et inhumation, études et formation, administration de fonds en fiducie et de comptes sous tutelle, administration des prestations pour soins de santé et des prestations supplémentaires à tous les bénéficiaires des pensions canadiens résidant à l'extérieur du Canada, successions des anciens combattants, assurance des anciens combattants, entretien des tombes et des monuments érigés à la mémoire des Canadiens morts à la guerre. Le Ministère est chargé de l'administration de 13 parcs commémoratifs de champs de bataille en France et en Belgique et des directives connexes. Le Ministère assure aussi le financement de diverses associations et organisations qui aident les anciens combattants et les personnes à leur charge. Des directives d'orientation sont également données à l'égard d'autres activités commémoratives.

3. Sommaire des ressources

En 1994-1995, l'activité du soutien financier comptera pour environ 9 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et 10 p. 100 de ses ressources humaines. Le tableau 20 montre qu'environ 86 p. 100 des dépenses totales portent sur des subventions, surtout les allocations aux anciens combattants.

Le Programme des certificats de vie, qui permet au Ministère de rester en communication régulière avec les bénéficiaires de pensions, constitue un excellent moyen de déterminer les cas où des prestations doivent être versées et ceux où il faut en interrompre le paiement. Grâce à une automatisation accrue, au remaniement d'anciens systèmes et à la simplification des procédures, le Programme touchera la totalité des bénéficiaires de pension à compter de 1994. Le Programme permet de plus de déterminer la langue dans laquelle les bénéficiaires désirent être servis.

Depuis le 1^{er} juillet 1992, en vertu de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils*, les anciens combattants de la marine marchande peuvent soumettre des demandes de pension d'invalidité, si leur invalidité est attribuable à leur service en haute mer au sein de la marine marchande au cours de la Première Guerre mondiale ou de la marine marchande ne pouvaient demander une pension d'invalidité que si leur invalidité ou leur blessure était directement liée à un engagement ou à une riposte contre l'ennemi pendant la Seconde Guerre mondiale. Depuis mars 1993, 125 demandes ont été présentées, dont 116 en vue de recevoir une pension d'invalidité et neuf de prestations de survivant. Depuis mars 1993, un ancien combattant de la marine marchande reçoit une pension; quant aux autres demandes, elles en sont à une étape ou l'autre du traitement. On prévoit qu'environ 230 anciens combattants de la marine marchande vont profiter des nouvelles dispositions législatives.

Le Programme de dépôt direct est accessible aux bénéficiaires de pension depuis décembre 1989. Au 31 mars 1993, les prestations mensuelles de 66 929 bénéficiaires étaient versées directement dans leur compte, à l'institution financière canadienne de leur choix. Ces bénéficiaires représentent 48 p. 100 des bénéficiaires de pension au Canada. On prévoit que d'ici mars 1994, 70 000 bénéficiaires profiteront de ce service.

promulgation. Les délais moyens sont ainsi réduits d'environ 40 jours pour les décisions favorables concernant l'évaluation et d'environ 45 jours pour les octrois spéciaux.

Le projet relatif à l'utilisation de moyens électroniques pour transmettre les recommandations d'attribution d'une pension (décisions d'évaluation) entre les bureaux de district et l'Administration centrale n'a pas été mis en oeuvre. En effet, à compter de janvier 1994, toutes les recommandations seront traitées à l'Administration centrale, car d'autres progrès technologiques ont permis d'automatiser la production de ces documents de décision dès octobre 1993.

Tous les employés dont le travail concerne les pensions, que ce soit dans le domaine de la correspondance ministérielle, de la recherche médicale (précis), des prestations supplémentaires, des recommandations d'attribution de pensions, de la promulgation des décisions ou des avis médicaux préparant maintenant les documents et lettres appropriées concernant les demandes de prestation et les demandes de renseignements directement sur les ordinateurs personnels. Cette automatisation devrait accroître la satisfaction professionnelle et améliorer le service aux bénéficiaires grâce à la réduction des délais de traitement des demandes. On effectuera une évaluation des niveaux de productivité dans chacun des secteurs bénéficiant de cette nouvelle technologie au début de 1994.

Bien que le projet pilote visant à effectuer simultanément les paiements et la promulgation des décisions de la CCP ait été accueilli favorablement par les bénéficiaires et les organismes des services aux anciens combattants, on a décidé, après un examen plus poussé, qu'il valait mieux approfondir l'étude de tout le processus de promulgation des décisions de la CCP. On a donc procédé à une évaluation en septembre 1993 à la suite de laquelle on a recommandé la simplification de certaines étapes et des mesures pour maximiser la productivité au moyen des ressources existantes. En attendant que ces mesures soient mises en oeuvre, le paiement et la promulgation simultanés vont se poursuivre dans certains cas, comme les octrois spéciaux et les décisions du Comité d'évaluation ainsi qu'un échantillon représentatif de tout le reste du travail.

Avant 1993-1994, tous les renseignements sur les paiements de pensions étaient tenus et consignés manuellement sur des fiches de compte. Ce processus a été automatisé en septembre 1993 et va éliminer la majeure partie des travaux de préparation et de traitement nécessaire dans un système manuel. On aura maintenant accès à l'historique des paiements au moyen d'un ordinateur principal et ce, dans tout le Portefeuille, ce qui accélérera le traitement des demandes de renseignements sur les pensions et les mises à jour des dossiers des pensions. Cela permettra d'effectuer plus d'opérations dans les comptes au point de contact du bénéficiaire ou à certaines étapes du processus des pensions où il est plus efficace de faire des modifications.

Les formulaires du Ministère, en particulier ceux qui sont utilisés pour les demandes de prestations supplémentaires et les certificats de vie, ont été révisés et améliorés pour qu'ils soient plus pratiques et plus faciles à remplir par le client.

Paiements : Chaque année, environ 1,8 million de paiements sont remis aux pensionnés. Le nombre de paiements est demeuré passablement stable depuis cinq ans. En 1992-1993, le volume des opérations de paiement a diminué de 13 p. 100 par rapport à 1991-1992. Cette diminution s'explique par le fait que la majorité des paiements s'effectuent selon le système du dépôt direct et qu'il y a moins de modifications à apporter aux renseignements concernant les bénéficiaires. On prévoit que le nombre des opérations va s'établir à environ 115 000 au cours des deux prochaines années.

Généralités :

Les activités relatives aux pensions continuent de répondre aux besoins d'une clientèle qui vieillit; les services sont fournis dans les délais voulus et avec efficacité et ils sont facilement accessibles.

L'Etude d'évaluation des pensions, qui s'est terminée en septembre 1992, visait à examiner tout le processus des pensions et à déterminer le meilleur moyen de maintenir le service à la clientèle tout en simplifiant le processus proprement dit. Les recommandations qui en ont découlé étaient axées sur trois grands thèmes : le bénéficiaire, le processus et l'avenir. Celles-ci ont été examinées en consultation avec les intervenants et bon nombre des modifications proposées sont déjà en place. L'une des améliorations les plus importantes est la modification des procédures internes grâce à laquelle la CCP peut maintenant rendre une décision sur l'admissibilité et l'évaluation en même temps. On prévoit que cette nouvelle procédure, mise en place en mai 1993, va permettre de réduire de quatre mois le délai de traitement d'une première demande. Plusieurs recommandations visent une modification législative ou des mesures à long terme. Les intervenants vont également être consultés à ce sujet.

En plus de l'Etude d'évaluation des pensions et de l'élaboration d'une nouvelle stratégie de la technologie de l'information en 1993, on a remanié le système d'enregistrement des demandes de prestation pour raison médicale. En mars 1994, un nouveau système d'information sur les pensions et l'état des pensions (SIPFP) sera mis en place. Grâce à ce système, le Ministère disposera plus facilement de renseignements sur les demandes de prestation pour raison médicale, pourra mieux évaluer la charge de travail et les délais d'exécution et améliorer les rapports sur les cas d'exception. On prévoit aussi que le système sera plus facile à utiliser. On a élaboré des plans pour commencer le remaniement de la partie du système d'enregistrement visant les demandes de prestation pour des raisons autres que des raisons médicales en 1994-1995. Ces deux innovations techniques vont englober un bon nombre des mini-systèmes qui avaient été conçus pour remédier aux lacunes de l'ancien système.

L' informatisation des dossiers des bénéficiaires continue de réduire le recours aux dossiers ordinaires. Le nouveau système d'enregistrement des demandes de pension, le SIPFP, va fournir des renseignements supplémentaires en ligne, si bien qu'il sera possible de traiter plus de demandes sans recourir aux dossiers ordinaires. Ces innovations vont permettre d'améliorer le service aux bénéficiaires grâce à la diminution du temps total nécessaire pour traiter les documents servant de base aux décisions, à la réduction des opérations de manipulation des dossiers et à la libération des dossiers à l'avantage d'autres sections. Parmi les nouvelles procédures qui ont permis d'améliorer le service, notons l'envoi des décisions favorables concernant l'évaluation et les octrois spéciaux simultanément avec les paiements et les lettres de

Précis médicaux : Un précis médical est un résumé des faits concernant l'état de santé du requérant. Le volume de travail s'est maintenu et le nombre de précis médicaux rédigés a augmenté de 16 p. 100 en 1992-1993, par rapport à l'exercice précédent.

Avais et examens médicaux : Les conseillers médicaux de l'Administration centrale, qui sont spécialisés dans les questions touchant les pensions, émettent des avis sur chaque affection en vue d'aider la Commission canadienne des pensions (CCP) à prendre des décisions quant à l'attribution des pensions. Au cours des deux prochaines années, on prévoit que le nombre d'avis et d'examens médicaux restera stable.

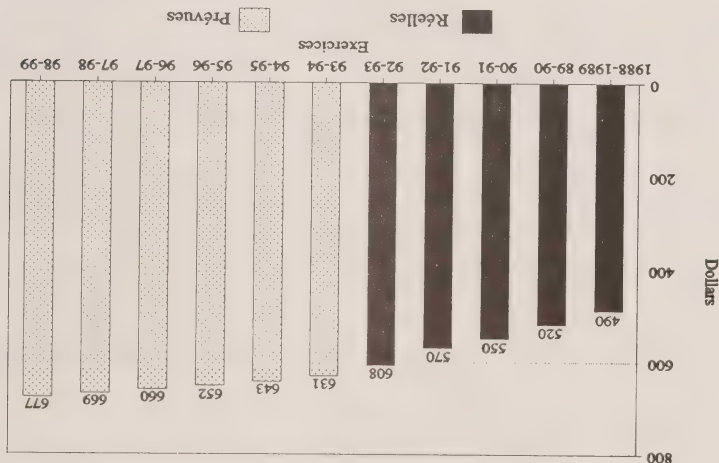
Exposés de cas : Des exposés de cas sont préparés par le Ministère en vue des auditions du Comité d'examen, du Comité d'évaluation de la Commission canadienne des pensions et du Tribunal d'appel des anciens combattants. Le volume de travail a diminué de 7 p. 100 au cours des trois dernières années, mais il devrait se stabiliser au niveau de 1992-1993.

Prestations supplémentaires : En 1992-1993, on a modifié la définition de la charge de travail liée aux prestations supplémentaires comme en fait état la note au bas du tableau 19. Il s'agit maintenant des demandes de prestations supplémentaires qui sont adressées par des personnes désirant bénéficier d'une pension à laquelle elles ont droit, des demandes de prestations de survivant et des modifications à apporter à l'état des comptes. Grâce à la simplification des procédures, le traitement de certains types de demande exige moins d'opérations. En 1992-1993, les demandes de prestations pour des raisons non médicales ont augmenté de 12 p. 100 par rapport à 1991-1992, surtout en raison des contacts plus nombreux avec les bénéficiaires résultant de l'envoi des certificats de vie. Grâce à ces documents, nous avons des renseignements complets et à jour sur les bénéficiaires de vie. Le Programme des certificats de vie permet de déterminer les bénéficiaires qui ne reçoivent pas toutes les prestations auxquelles ils ont droit et ceux qui reçoivent des prestations auxquelles ils n'ont pas droit. On prévoit une légère augmentation des demandes qui atteindront 35 000 au cours des deux prochaines années au fur et à mesure que le Programme des certificats de vie va être élargi pour atteindre la totalité des bénéficiaires.

Promulgations : La promulgation des décisions rendues par la CCP (c'est-à-dire leur communication aux parties intéressées) a été marquée, en 1992-1993, par une baisse de 11 p. 100 des activités, comparativement à 1991-1992. Cette réduction est due au fait qu'on ne communique plus les décisions de la CCP en vertu desquelles une pension supplémentaire doit être versée au conjoint et aux enfants; des que la décision est rendue, le paiement commence tout simplement. Grâce aux nouvelles méthodes de traitement plus efficaces, comme les décisions combinées quant à l'admissibilité et à l'évaluation, on prévoit réduire à 33 000 le nombre de promulgations en 1994-1995.

Correspondance : Même si le volume de la correspondance a accusé une baisse générale de 4 p. 100 depuis 1990-1991, on prévoit que le nombre d'envois se maintiendra à 3 000 au cours des deux prochaines années.

Tableau 18 : Prestations de pension mensuelles moyennes



Service aux pensionnés : Le tableau 19 renferme des données sur les volumes de travail du Ministère au chapitre des pensions pour la période de 1990-1991 à 1994-1995. Il est suivi de renseignements supplémentaires sur les tendances observées à cet égard.

Tableau 19 : Volumes de la charge de travail d'Anciens Combattants Canada au chapitre des pensions

Activité	Prévu 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992	Réel 1990-1991
Précis médicaux	10 500	10 500	10 907	9 378	11 738
Avis médicaux	20 100	20 200	21 933	20 149	19 923
Examens médicaux	13 500	13 500	13 893	14 850	15 630
Exposés de cas	9 600	9 600	9 546	10 164	10 231
Prestations supplémentaires	35 000	32 000	35 319 *	31 631 *	40 648 *
Promulgations	33 000	35 000	39 972	44 723	47 475
Correspondance	3 000	3 300	2 990	2 831	3 115
Paiements émis	1 750 000	1 750 000	1 764 291	1 742 784	1 734 309
Opérations sur comptes de paiement	115 000	115 000	116 522	134 057	159 547

* Le volume de travail concernant les prestations supplémentaires a été corrigé de façon à ne prendre en compte que le travail visant ces prestations (non médicales); auparavant, on comptait dans ce type de service le travail effectué dans le cadre du Programme des certificats de vie, qui, en 1994, va toucher la totalité des bénéficiaires.

Tableau 17 : Echelle des prestations de pension mensuelles (en vigueur chaque année au 1^{er} janvier)

	1994	1993	1992	1991	1990
Pension de base *	1 621,86 \$	1 591,62 \$	1 563,48 \$	1 477,77 \$	1 410,09 \$
Pension supplémentaire versée à l'égard du conjoint (équivalent à 25 p. 100 de la pension de base)	405,47	397,91	390,87	369,44	352,52
Pension supplémentaire à l'égard des enfants					
Premier enfant (équivalent à 13 p. 100 de la pension de base)	210,84	206,91	203,25	192,11	183,31
Deuxième enfant (équivalent à 9,5 p. 100 de la pension de base)	154,08	151,20	148,53	140,39	133,96
Chaque enfant additionnel (équivalent à 7,5 p. 100 de la pension de base)	121,64	119,37	117,26	110,83	105,76

* La pension de base est le montant indiqué à l'annexe 1 de la Loi sur les pensions et payé tous les mois à un pensionné célibataire souffrant d'une invalidité évaluée à 98 p. 100 ou plus.

Le tableau 18 donne la moyenne des prestations mensuelles versées pour la période de dix ans allant de 1988-1989 à 1997-1998 en dollars courants. Bien que la pension mensuelle moyenne augmente de façon assez régulière, un certain nombre d'éléments l'ont fait varier. Signalons, par exemple, le remplacement de pensions d'invalidité par des prestations versées aux survivants, l'augmentation du nombre des prestations versées aux survivants à la suite du rétablissement des pensions à l'égard des veufs et des veuves remarqués dont la plupart (environ 80 p. 100) reçoivent des prestations de survivants, l'accroissement du nombre de pensionnés dont l'état de santé s'est détérioré et dont le taux des prestations a augmenté et de ceux qui touchent des allocations spéciales pour soins, pour vêtements ou pour incapacité exceptionnelle.

Prestations payées : Les prestations varient en fonction du degré d'invalidité. Les invalidités indemnisées sont évaluées de 1 à 100 p. 100 selon une Table des invalidités. Les taux de base des pensions, sur lesquels toutes les prestations sont alignées, sont révisés au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la hausse du coût de la vie.

Les bénéficiaires d'une pension d'invalidité reçoivent des prestations supplémentaires à l'égard de leur conjoint et de leurs enfants admissibles. En 1992-1993, on a versé des prestations supplémentaires à l'égard de 74 883 conjoints et enfants. Le tableau 17 indique les taux des pensions de base et des pensions supplémentaires des cinq dernières années pour un pensionné souffrant d'une invalidité évaluée à 98 p. 100 ou plus.

Tableau 16 : Répartition des bénéficiaires de pensions selon le type de service					
	Prévu 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992	Réel 1990-1991
Première Guerre mondiale	2,3%	2,8%	3,6%	4,1%	4,7%
Seconde Guerre mondiale	81,0%	81,5%	81,3%	82,2%	82,4%
Corée	2,0%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%
Force régulière	14,7%	13,7%	13,1%	11,8%	11,0%

Les anciens combattants peuvent également être admissibles à une rente en raison du service et à d'autres gratifications décernées en vertu du *Décret sur les prestations pour bravoure*. En mars 1993, 1 232 anciens combattants touchaient de telles prestations, dont 412 (33 p. 100) recevaient une prestation pour bravoure aux héros de la guerre seulement et 820 (67 p. 100), une pension d'invalidité également.

En 1992-1993, 15 728 pensionnés ont reçu des allocations spéciales pour soins, pour vêtements ou pour incapacité exceptionnelle, ce qui représente une augmentation d'environ 10 p. 100 par rapport à l'exercice 1991-1992 et de 20 p. 100 par rapport à l'exercice 1990-1991. Cette augmentation est attribuable au vieillissement des pensionnés et de la détérioration de l'état de santé qui en découle généralement.

Types de service : Les pensions d'invalidité, les indemnités d'ancien prisonnier de guerre et les pensions de survivant sont classées selon le type de service auquel le décès ou l'affection est imputable. Le tableau 16 montre la répartition des bénéficiaires de pensions selon le type de service.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Bénéficiaires : En 1994-1995, près de 148 500 bénéficiaires recevront des pensions d'invalidité, des indemnités d'ancien prisonnier de guerre ou des prestations de survivant en vertu des dispositions de la *Loi sur les pensions* et de lois et règlements connexes. Les diverses prestations, les types de service militaire ouvrant droit à des prestations et quelques statistiques sur le type et les montants de prestations payés sont indiqués ci-après.

Types de prestations : Le tableau 15 montre le nombre de bénéficiaires par type de prestations sur une période de cinq ans.

Les pensions d'invalidité sont accordées à l'égard d'une invalidité ou d'un décès lié au service militaire ou à tout autre service admissible. On s'attend à ce que le nombre des pensionnés pour invalidité diminue de 4 p. 100 entre 1990-1991 et 1994-1995.

Les anciens prisonniers de guerre touchent des indemnités pour les séquelles de leur incarcération et le traitement que leur a fait subir l'ennemi. Plus de la moitié de ces bénéficiaires reçoivent également des prestations d'invalidité. Comme l'indique le tableau 15, le nombre de bénéficiaires recevant uniquement une indemnité de prisonnier de guerre devrait diminuer de 20 p. 100 entre 1990-1991 et 1994-1995.

Les prestations de survivant sont accordées au conjoint et aux enfants admissibles à la suite du décès d'un pensionné pour invalidité, d'un ancien prisonnier de guerre ou d'un ancien combattant dont le décès résulte du service militaire. En 1994-1995, on prévoit que le nombre de survivants sera de 7 p. 100 plus élevé qu'en 1990-1991. Cette augmentation est surtout attribuable au rétablissement des pensions aux conjoints survivants qui se sont remarriés (au 31 mars 1993, 6 127 personnes de cette catégorie recevaient des prestations), et au fait que les pensions de survivant remplacent de plus en plus les pensions d'invalidité.

Tableau 15 : Bénéficiaires par type de prestation reçue

	Prévu 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992	Réel 1990-1991
Bénéficiaires de pensions d'invalidité	90 047	91 443	92 979	93 879	94 520
Anciens PG bénéficiaires d'indemnités d'anciens	1 864	1 967	2 086	2 220	2 331
Survivants	56 193	55 103	54 805	54 094	52 535
Bénéficiaires d'une prestation pour bravoure aux héros de la guerre	372	392	412	434	447
seulement	148 476	148 905	150 282	150 627	149 833
Total					

Tableau 13 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses	1994-1995	Prévu*	Réel	1992-1993
\$	ETP**	\$	ETP**	\$
				ETP**
Subventions et contributions				
Paiements des prestations pour les pensions d'invalidité/				
de survivant	1 146 401	1 097 843	1 092 812	
Subventions d'inhumation	4 216	4 333	3 482	
Réalisation du Programme	18 914	19 424	15 880	370
des pensions				
	1 169 531	349	363	1 121 600
				1 121 174
				370

* Prévisions au 30 novembre 1993

** L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du Conseil du Trésor sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

Voir la page 2-10 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1994-1995 et les prévisions de 1993-1994.

Tableau 14 : Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)				
	Réel	Budget principal	Difference	
\$	ETP	\$	ETP	\$
				ETP
Subventions et contributions				
Paiements des prestations pour les pensions d'invalidité/de survivant	1 092 812	1 104 928	(12 116)	
Subventions d'inhumation	3 482	3 636	(154)	
Réalisation du Programme	15 880	20 469	(4 589)	3
des pensions				
	1 112 174	1 129 033	(16 859)	3

Voir la page 2-17 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1992-1993 et les dépenses réelles de 1992-1993.

B. Pensions

1. Objectif

Fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services relatifs aux pensions, portant notamment sur des conseils et des renseignements, l'évaluation médicale, la distribution des prestations et le redressement.

2. Description

Les pensions et prestations d'invalidité et de décès sont payées conformément à la *Loi sur les pensions*, à la *Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants*, aux parties I à X de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils*, au *Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation* et aux lois et ordonnances connexes. Les employés d'Anciens Combattants Canada préparent des demandes que la Commission canadienne des pensions (CCP) étudie et à partir desquels elle rend une décision. Cette activité englobe l'enregistrement et le maintien d'un suivi des demandes de prestations, la préparation de précis médicaux et la communication d'évaluations et d'avis médicaux afin de déterminer le degré de l'invalidité. Ils forment également des recommandations en vue du versement d'une pension.

Le Ministère traite également les décisions relatives aux prestations à caractère non médical (supplémentaires) versées en vertu de la législation sur les pensions, informe les bénéficiaires et les parties intéressées des décisions rendues par la CCP, répond aux demandes de renseignements ayant trait aux pensions, prépare un relevé de compte pour le paiement et veille au dépôt ou à l'émission des chèques. Il prépare aussi des exposés de cas en vue des appels interjetés auprès de la CCP et, dans certains cas, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

3. Sommaire des ressources

En 1994-1995, l'administration des pensions comptera pour environ 56 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et absorbera 11 p. 100 de ses ressources humaines. Environ 98 p. 100 des dépenses totales sont destinées aux paiements de transferts faits aux pensionnés, aux anciens prisonniers de guerre et à leurs survivants.

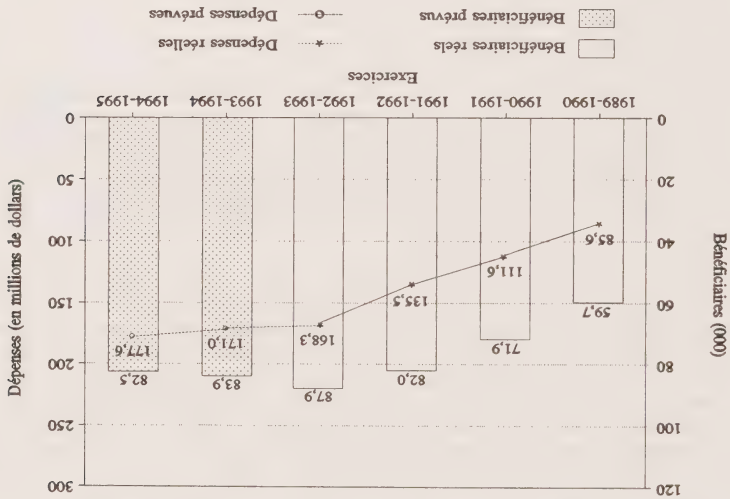
améliorer certains aspects et l'on y a de nouveau apporté des changements en 1992-1993 pour tenir compte de l'inclusion, dans la loi, des anciens combattants de la marine marchande parmi les groupes admissibles. Certaines améliorations ont aussi été apportées au système d'établissement des rapports, après l'adoption du mode de paiement anticipé en vertu duquel les services sont payés à l'avance aux bénéficiaires.

Comme nous l'avons déjà signalé, un nouveau système intégré de gestion des cas qui fait partie du STPAAC a été élaboré et mis en oeuvre à l'automne 1993. Divers autres systèmes automatisés ont été mis au point pour aider le Ministère à répondre aux besoins sans cesse croissants dans le domaine des soins de santé. Le système de comptabilisation des traitements (SCT) a été modifié en 1992-1993 et en 1993-1994 pour en améliorer la vérifiabilité et pour mieux contrôler les dépenses. De plus, on a mis en place à la fin de 1992-1993 un système d'information sur les établissements de soins, qui fournit au Ministère des données plus précises sur les anciens combattants placés en établissement dans les différentes régions du pays ou attendant d'être admis dans un établissement du Ministère.

Un prototype de système de contrôle de l'admissibilité a été élaboré et utilisé pour réexaminer l'admissibilité continue aux avantages pour soins de santé d'environ 68 000 bénéficiaires au revenu admissible. L'admissibilité continue a ainsi été confirmée dans le cas de 48 000 bénéficiaires, tandis qu'on a déterminé que les 20 000 autres pouvaient soit avoir droit à nouveau à une allocation d'ancien combattant, soit ne plus avoir droit aux avantages pour soins de santé.

Le tableau 12 présente les dépenses et l'augmentation du nombre de bénéficiaires du PAAC au cours des dernières années.

Tableau 12 : Augmentation des dépenses et du nombre de bénéficiaires du Programme pour l'autonomie des anciens combattants



Nota : Les dépenses indiquées sont en dollars de l'année courante.

Les dernières modifications au *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* (RSSAC), y compris les modifications requises aux politiques, ont été apportées en 1992 et en 1993. Parmi les principales modifications apportées, notons l'élargissement du PAAC auquel sont maintenant admissibles les anciens combattants de la marine marchande (1992) et la suppression des soins institutionnels pour adultes (pour les nouveaux bénéficiaires du PAAC seulement)(1993).

On a procédé à un examen au bout d'un an et apporté de nouvelles modifications, d'ordre administratif surtout, qui en sont encore à l'étape de la rédaction; celles-ci devraient être approuvées et complétées au plus tard au printemps 1994.

Systèmes de soins de santé : Le Système de traitement du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (STPAAC) a été mis au point en 1988 en vue d'améliorer les prévisions, la réalisation et les rapports de gestion du PAAC. Jusqu'à maintenant, le STPAAC a simplifié l'administration du PAAC en améliorant la surveillance et l'évaluation des services aux bénéficiaires, des prévisions et de la planification. On l'a modifié en 1991-1992 pour en

Au cours de 1993-1994, on a produit un guide détaillé de gestion des comptes des bénéficiaires du PAAC qui sont payés à l'avance (pour éviter des déboursés aux anciens combattants). De plus, l'achèvement d'un projet-pilote de vérification après paiement au cours de l'exercice 1993-1994 visant ce nouveau service va guider l'élaboration de la politique de vérification continue des fonds du PAAC.

Au cours de leur conférence tenue en septembre 1991, les représentants de la Direction nationale de la Légion royale canadienne (LRC) et les officiers d'entraide de la LRC ont surtout parlé de l'importance d'améliorer la collaboration entre les diverses parties responsables de la prestation du PAAC. Une série de projets-pilotes impliquant la Légion, l'Administration centrale du Ministère et les bureaux de district ont été entrepris en 1992-1993. Selon une évaluation, ces efforts conjugués ont permis d'améliorer la réalisation des programmes du Ministère et la prestation des services et des soins de santé aux anciens combattants. Ces projets vont prendre de l'ampleur dans les cas où cela sera possible.

Au printemps 1993, le Ministère a lancé le projet-pilote «Aide aux fournisseurs de soins» pour aider les anciens combattants à rester chez eux, objectif conforme à la raison d'être initiale du PAAC. Les anciens combattants qui sont des fournisseurs de soins et les conjoints qui produisent des soins à domicile aux anciens combattants ont assisté à une série d'ateliers à deux endroits (bureaux de district d'Edmonton et d'Ottawa) au cours desquels ils ont reçu des renseignements et une formation sur leur rôle. On visait ainsi à déterminer les types d'intervention et de soutien qui constituent une aide efficace pour les fournisseurs de soins et leur permettent de ne pas sombrer dans l'épuisement. À l'heure actuelle, on évalue le projet.

Le projet d'amélioration du PAAC continue de porter fruit. En 1993-1994, une équipe va s'employer à mettre en oeuvre le système intégré de gestion des cas de l'ordonnateur principal dans trois régions, et va l'implanter dans les deux autres en 1994-1995. Pour améliorer la prestation des services aux clients et produire un outil aussi efficace que possible, on étudie plusieurs possibilités d'amélioration technique dont une communication accrue entre les systèmes, l'accès à distance et la suppression de l'entrée en double des données.

Activité	Prévu 1994-1995	Prévu 1993-1994	Réel 1992-1993	Réel 1991-1992
Demandes	4 720	7 926	13 613	15 840
Fin des prestations	10 765	10 774	8 004	6 156
Renouvellements	30 056	23 879	21 008	24 495
Nouvelles évaluations/ Evaluations	34 280	33 852	40 028	46 136
Examens	73 907	70 440	73 234	62 369
Modifications	23 738	20 368	25 175	16 196

Tableau 11 : Rapport sur la charge de travail relative au PAAC

En 1992-1993, la charge de travail relative au PAAC a continué d'augmenter en raison de l'inscription au programme de quelque 6 000 nouveaux bénéficiaires depuis 1991-1992, de l'accroissement des besoins en soins de santé des bénéficiaires déjà inscrits et d'une plus grande activité pour les renouvellements et les réexamens. Comme la charge de travail ne cesse d'augmenter, le Ministère a rationalisé la prestation des avantages du PAAC. Les pressions sur les ressources exercées par cette augmentation ont été atténuées grâce aux études effectuées dans les années précédentes. Celles-ci préconisaient diverses améliorations dans la prestation du PAAC pour que ses objectifs puissent être atteints aussi efficacement que possible.

En 1992-1993, la majorité des demandes présentées dans le cadre du PAAC ont été traitées en moins d'un mois.

Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC) : Le PAAC offre aux anciens combattants admissibles des soins à domicile et des soins à long terme au sein de la communauté. Depuis ses débuts, en 1981, le Programme a connu une expansion progressive au fur et à mesure que de nouveaux groupes devenaient admissibles aux prestations. Au 31 mars 1993, un total de 87 975 clients touchaient des prestations dans le cadre du PAAC, soit une augmentation de 7,3 p. 100 de la clientèle comparativement à l'année précédente. En 1993-1994, la clientèle de base du PAAC comportera quelque 84 000 bénéficiaires, et les dépenses connexes seront d'environ 171 millions de dollars.

La qualité des soins de santé est de plus en plus tributaire des ressources financières disponibles. Les mesures d'austérité touchent tous les niveaux de gouvernement et les services de santé coûtent de plus en plus cher. En décembre 1992, le Conseil du Trésor a instruit le Ministère d'examiner ses programmes et opérations en matière de santé et de soutien financier, en vue d'en limiter voire d'en réduire les coûts. Le Ministère a donc décidé d'examiner tous les programmes de soins de santé compris dans l'affectation des ASSA. L'examen s'effectuera en étroite collaboration avec le Secrétaire du Conseil du Trésor, le Bureau du vérificateur général et le ministère des Finances, conformément aux instructions reçues, et portera sur la restriction des dépenses à l'interne ainsi que sur les moyens d'éviter que ne s'accroissent les attentes en matière de programmes et d'améliorer l'efficacité des opérations. Cet examen comportera des consultations exhaustives auprès du personnel en région et des organismes d'anciens

En avril 1990, l'administration des paiements pour les traitements reçus a été confiée par contrat à la compagnie d'assurance Croix Bleue. Grâce au service automatisé appelé le Système de comptabilisation des traitements (SCT), les anciens combattants n'ont plus rien à déboursier. Il leur suffit de présenter leur carte SCT; le Ministère n'est donc plus obligé de procéder à des remboursements. Actuellement, le SCT dessert quelque 170 000 bénéficiaires au pays. À la fin de 1993-1994, un nouveau contrat d'une durée de cinq ans, pour la période allant de 1995 à l'an 2000, va être accordé selon le régime de concurrence.

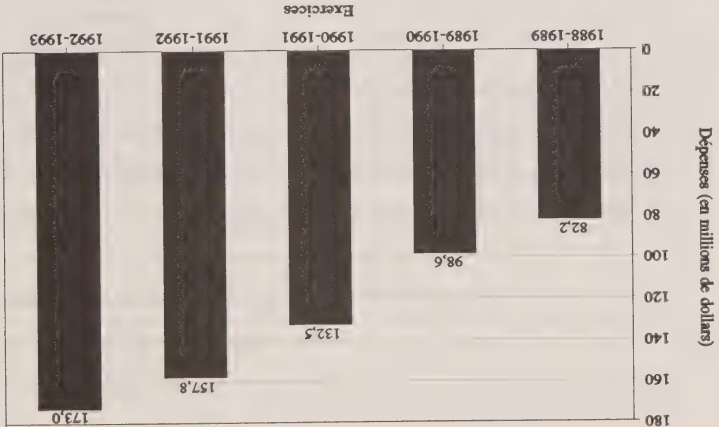


Tableau 10 : Dépenses relatives à la prestation de traitements

Les dépenses varient selon les services de soins de santé que chaque province offre dans le cadre de son régime provincial d'assurance-maladie. Le tableau 10 illustre les paiements faits au cours des cinq dernières années au chapitre des traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires ainsi que des prothèses.

Traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires (y compris les médicaments et les prothèses) : Les anciens combattants admissibles et les autres personnes qualifiées ont droit à des traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires (y compris les médicaments et les prothèses) en vertu du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*. Les invalidités liées à des affections qui leur donnent droit à une pension. De plus, l'ancien combattant souffrant d'une affection n'ouvrant pas déjà droit à une pension peut recevoir des traitements lorsque cette affection n'est pas couverte par un régime provincial d'assurance-maladie et que l'ancien combattant bénéficie des services offerts en vertu du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, ou encore lorsque l'ancien combattant ou le civil admissible touche un revenu faible aux termes de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*.

La Société canadienne de la Croix-Rouge offre aux anciens combattants hospitalisés dans 14 établissements répartis à travers le pays un programme d'artisanat entièrement subventionné par le Ministère. L'examen du programme à chacun des endroits où il a été implanté, commencé en 1990-1991, devrait se terminer en 1993-1994. L'examen vise à établir que les services fournis dans le cadre du programme sont bien adaptés aux besoins changeants des anciens combattants placés en établissement. Les résultats de l'analyse serviront de base au plan à long terme relatif au programme d'art et d'artisanat qui sera élaboré en collaboration avec la Société canadienne de la Croix-Rouge.

Le programme de base peut faire partie de l'accord d'exploitation. Il décrit les services et les programmes exigés par le Ministère et propose également une façon de présenter les coûts estimatifs de la prestation des divers services de soins de santé fournis. Les éléments du programme de base garantissent que la qualité des soins, les services de santé et les services spécialisés sont adaptés dans chaque cas. Au nombre des éléments du programme de base, on compte les services professionnels (comme les soins infirmiers, le travail social, les thérapies), les services hôteliers (comme l'alimentation et l'entretien ménager) et les frais généraux (comme l'éducation).

Lorsque les rapports entre le Ministère et l'établissement sont encadrés par un accord d'exploitation, le gouvernement provincial peut également se joindre aux signataires.

Les formalités à l'admission et à la sortie;
les services exigés par le Ministère;
les coûts liés aux niveaux de service;
un système d'imputabilité - régissant l'assurance de la qualité et l'accréditation;
les enquêtes sur les plaintes et le règlement des conflits; et
les systèmes de comptabilité analytique.

Lorsque les rapports entre le Ministère et l'établissement sont encadrés par un accord d'exploitation, le gouvernement provincial peut également se joindre aux signataires.

À cette fin, le Ministère a établi en 1990 un accord d'exploitation et un programme de base destinés à améliorer la gestion de notre programme de soins en établissement et de nos arrangements fiscaux avec les établissements contractants. L'accord d'exploitation doit remplacer peu à peu les accords qui régissaient auparavant les rapports quotidiens entre le Ministère et ses divers établissements contractants. Il en résultera une plus grande uniformité dans les modalités qui régissent ces importants rapports.

On continue d'améliorer les établissements situés d'un bout à l'autre du Canada dans lesquels les anciens combattants ont un accès prioritaire aux lits pour malades ayant besoin de soins prolongés.

Le pavillon Memorial de Victoria en Colombie-Britannique a été construit en 1947 et a été administré par l'hôpital Royal Jubilee depuis qu'il a été cédé à la province en 1974. Au moment de la cession, l'aménagement des lieux laissait à désirer. Même si le gouvernement fédéral a, depuis les 15 dernières années, contribué financièrement à la modernisation de cet établissement, ce dernier ne répond pas encore aux normes provinciales en matière de soins prolongés et de protection contre les séismes. À la suite des pourparlers avec le ministre de la Santé de la province, un accord a été conclu en vue de construire un nouvel établissement dans la région métropolitaine de Victoria. Celui-ci comptera 225 lits à plusieurs niveaux, dont 115 seront utilisés pour répondre aux besoins actuels et futurs des anciens combattants de la région de Victoria. On prévoit que l'établissement sera prêt à accueillir les malades au début de 1995. En outre, on compte 52 lits de plus pour soins prolongés qui sont réservés en priorité aux anciens combattants en Colombie-Britannique.

L'aile ABC 3 de l'hôpital Shaughnessy, qui logeait 75 lits pour soins intermédiaires (de type II) pour anciens combattants, a été fermée en avril 1992 parce qu'elle n'était pas conforme aux normes actuelles. Tous les anciens combattants ont été déménagés soit au Centre George Derby, soit dans un établissement communautaire prêt à les recevoir et capable de répondre à leurs besoins.

L'aile C4 de l'hôpital Shaughnessy a également été fermée parce qu'elle ne satisfaisait pas, elle non plus, aux exigences actuelles en matière de soins de longue durée. Les 50 lits pour soins prolongés (de type III) pour anciens combattants qui s'y trouvaient ont été déménagés soit dans l'établissement de Brock Fahrni (adjacent à l'hôpital Shaughnessy), soit dans des établissements communautaires convenables pour répondre à leurs besoins de santé.

Le déménagement soit à l'hôpital Parkwood, soit à l'hôpital psychiatrique de London des anciens combattants hospitalisés à l'Institut de psychiatrie de l'Hôpital Victoria de London, en Ontario, s'est terminé en mars 1993. L'année dernière, le Ministère a suivi de près l'évolution des personnes ainsi déménagées afin de voir dans quelle mesure elles se sont adaptées à leur nouvel environnement et afin d'assurer leur bien-être en tout temps.

Accords d'exploitation et programme de base : Il convient de noter que les établissements qui prodiguent des soins aux anciens combattants relèvent de la compétence des ministères provinciaux de la Santé ou d'autres ministères. Le Ministère respecte cette compétence et s'efforce de collaborer avec les provinces afin de remplir son obligation de surveiller les services reçus par ses bénéficiaires et de vérifier l'optimisation des ressources dans les établissements où il a une responsabilité financière.

L'effort de modernisation de ces établissements demeure l'un des éléments qui, selon la politique approuvée, doivent faire l'objet de négociations suivies avec les provinces. Le tableau 9 indique les contributions versées par le Ministère à certains établissements à la suite de la cession d'hôpitaux aux gouvernements provinciaux.

Tableau 9 : Contributions versées aux provinces dans le cadre d'accords de cession d'hôpitaux (en milliers de dollars - en dollars de l'année courante)

Province	Établissement	Années futures	Budget des dépenses			Prévu*	Réal	Années précédentes	Total
			1994-1995	1993-1994	1992-1993				
Alberta	Nouveaux lits pour soins prolongés (divers endroits)	--	--	--	3 982	--	--	3 982	
Colombie-Britannique	Clinique dentaire de Vancouver	--	--	257	289	104	650		
	Nouveaux lits pour soins prolongés (divers endroits)	3 654	4 100	3 472	2 125	1 671	15 022		
	Tlillicum Lodge	--	7 265	3 500	1 735	--	12 500		
	Nouveaux lits pour soins prolongés (divers endroits)	--	--	--	65	516	581		
Brunswick	Nouveaux lits pour soins prolongés (divers endroits)	--	2 814	1 164	487	--	4 465		
Nouvelle-Ecosse	Nouveaux lits pour soins prolongés (divers endroits)	--	--	--	--	--	--		
	Hôpital Percy Clinique dentaire	15 033	18 000	5 000	456	1 150	39 639		
	Sunnybrook	--	--	158	--	--	158		
Ontario	Centre hospitalier Côte-des-Neiges (anciennement Hôpital Queen-Mary)	--	151	372	49	14 001	14 573		
	Rénovation du Pavillon des anciens combattants à St. John's et Nouveaux lits pour soins prolongés (divers endroits)	--	2 100	4 000	--	--	6 100		
	Terre-Neuve								
Québec									
* Prévisions au 30 novembre 1993									
18 687 34 430 17 923 9 188 17 442 97 670									

Tableau 8 : Rendement financier en 1992-1993

(en milliers de dollars)					
1992-1993					
	Réel	Budget			
	\$	\$	ETP	\$	ETP
Etablissements ministériels	67 661	73 000	1 198	1 260	(5 339) (62)
Accords négociés relatifs à la					
cession des hôpitaux pour					
anciens combattants	9 188	26 568			(17 380)
Hôpital au choix de l'ancien					
combattant et établissements					
contractants	112 224	116 823			(4 599)
Soins médicaux, chirurgicaux					
et dentaires et prothèses	173 056	174 887			(1 831)
Programme pour l'autonomie des					
anciens combattants	168 302	162 200			6 102
Divers	1 610	2 349			(739)
Frais de déplacement des					
anciens combattants	12 730	16 925			(4 195)
Réalisation du Programme des					
soins de santé	42 033	60 360	1 100	1 024	(18 327) 76
	586 804	633 112	2 298	2 284	(46 308) 14

Voir la page 2-17 pour obtenir des explications sur les différences importantes entre le Budget principal de 1992-1993 et les dépenses réelles de 1992-1993.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Etablissements contractants : Le Ministère dispose de 4 23 lits dans les établissements contractants des diverses provinces avec lesquelles il a conclu des ententes. Certains établissements ne sont cependant pas encore prêts à recevoir les bénéficiaires parce qu'ils ont été conçus au départ pour dispenser des soins de niveau inférieur et doivent être modernisés pour satisfaire aux normes en matière de soins à long terme. De plus, plusieurs provinces sont en train de revoir leurs programmes respectifs de soins de santé afin de déterminer les besoins réels des malades autres que les anciens combattants avant de s'engager dans des projets d'investissement à long terme. Au 31 mars 1993, 3 056 lits au total étaient disponibles. Sont compris dans ce total 250 lits pour soins à long terme dans le nouveau Centre de santé Perley-Rideau pour anciens combattants d'Ottawa et la section réservée aux anciens combattants devraient être prête vers la fin de l'année 1995; d'ici là, 130 lits demeurent disponibles au Foyer Rideau pour anciens combattants et 50, au Centre médical de la Défense nationale.

3. Sommaire des ressources

En 1994-1995, les soins de santé représenteront environ 33 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et 65 p. 100 de ses ressources humaines. Les prestations et les services aux bénéficiaires représentent environ 91 p. 100 des dépenses de soins de santé, tandis que le fonctionnement des deux établissements ministériels absorbe 54 p. 100 des années-personnes réservées aux soins de santé.

Tableau 7 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des		Prévu*		Rél	
		dépenses	1994-1995	ETP**	\$	ETP**	\$
Etablissements ministériels		64 686	1 153	62 010	1 133	67 661	1 198
Accords négociés relatifs à la							
cession des hôpitaux pour							
anciens combattants		34 430		17 923		9 188	
Hôpital au choix de l'ancien							
combattant et établissements							
contractants		132 797		122 000		112 224	
Traitements médicaux,							
chirurgicaux et dentaires		193 645		177 000		173 056	
et prothèses							
Programme pour l'autonomie		177 600		171 000		168 302	
des anciens combattants							
Divers		1 700		1 700		1 610	
Frais de déplacement des		15 113		14 500		12 730	
anciens combattants							
Réalisation du Programme des		59 170	974	60 696	1 024	42 033	1 100
soins de santé							
		679 141	2 127	626 829	2 157	586 804	2 298

* Prévisions au 30 novembre 1993

** L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines sous le régime des budgets de fonctionnement, qui prévoit le retrait des contrôles du Conseil du Trésor sur l'utilisation des ressources humaines. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières.

Voir la page 2-10 pour obtenir des explications sur les autres différences importantes entre les prévisions pour 1993-1994 et le Budget des dépenses de 1994-1995.

A. Soins de santé

1. Objectif

Fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services sociaux et de santé, entre autres, des conseils et des renseignements, l'évaluation des besoins, la mise en contact ainsi que l'administration et la distribution des prestations.

2. Description

Généralement, les avantages et services de soins de santé qu'offre le Ministère sont les suivants :

- Prestations pour soins de santé - examens et soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, fourniture et entretien de prothèses et d'autres appareils connexes, et modifications du domicile nécessaires à l'utilisation des prothèses, prestations supplémentaires, allocations de traitement et autres avantages et services de soins de santé communautaires;
- Services offerts en vertu du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC) - soins à domicile, soins de santé ambulatoires, services de transport à l'occasion d'activités sociales, modifications du domicile afin de permettre l'exécution des activités normales du quotidien et soins intermédiaires dans un établissement communautaire. Tous ces services ont pour objet de maintenir et d'améliorer la santé et l'autonomie des anciens combattants, que ce soit chez eux ou dans leur localité; et
- Soins à long terme - soins prodigués dans des établissements qui appartiennent au Ministère ou à d'autres organismes avec lesquels un accord a été conclu (en matière de soins intermédiaires ou de soins prolongés et exceptionnellement, de soins institutionnels pour adultes) et soins prolongés prodigués dans un établissement communautaire.

Le Ministère administre deux établissements de soins à long terme : l'Hôpital Sainte-Anne et le Foyer de Saskatoon pour anciens combattants. La totalité des coûts de fonctionnement de ces établissements pour 1994-1995 est estimée à 64,7 millions de dollars.

Le Ministère a négocié un accès prioritaire à 3 423 lits, dans des établissements provinciaux (par des accords spéciaux), pour les anciens combattants ayant besoin de soins à long terme. En mars 1993, 3 056 de ces lits étaient utilisables. Dans les prochaines années, le nombre continuera d'augmenter à mesure que de nouveaux lits d'accès prioritaire deviendront disponibles, conformément aux ententes entre le Ministère et les provinces.

parce que leur conjoint ou eux-mêmes reçoivent un supplément de revenu quelconque. Considérés comme des «quasi-bénéficiaires», ces personnes sont néanmoins admissibles aux prestations de soins de santé comme les traitements et les soins fournis dans le cadre du PAAC. Il faut continuer les travaux de traitement nécessaires pour examiner, chaque année, le revenu de tous les «quasi-bénéficiaires» et vérifier s'ils restent admissibles aux avantages de soins de santé.

Nous faisons face à une augmentation constante de la charge de travail dans le domaine du soutien financier, notamment en ce qui concerne les activités commémoratives, les funérailles, les inhumations, les assurances des anciens combattants et la gestion du Fonds de secours.

Administration du Ministère : La Direction générale des programmes de la sécurité du revenu du Perfectionnement des ressources humaines est à mettre au point pour 1997-1998 un nouveau réseau de prestations de services aux nouveaux clients. Étant donné que 80 p. 100 des clients du Ministère sont aussi des clients de la Direction générale des programmes de la sécurité du revenu et que les systèmes d'exécution ministériels doivent être modernisés, le Conseil du Trésor a demandé au Ministère de considérer diverses possibilités d'établir un partenariat avec l'autre ministère. Les consultations ont commencé en 1992.

2. État des initiatives annoncées antérieurement

Aucune nouvelle initiative n'a été annoncée en 1992-1993.

Initiatives concernant le plan de dépenses de 1987-1988

Lits pour anciens combattants : Le Ministère a reçu des autorisations du Cabinet et du Conseil du Trésor après l'étude de 1988 sur les besoins de soins prolongés des anciens combattants. Le Ministère a réalisé d'importants progrès dans l'exécution de son mandat consistant à collaborer avec les provinces pour fournir aux anciens combattants des lits supplémentaires pour soins prolongés et pour conclure des ententes fédérales-provinciales relatives aux soins de santé pour anciens combattants. Le 1^{er} octobre 1993, des ententes-cadres ont été conclues avec les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve.

Office de l'établissement agricole des anciens combattants (OEAAAC) : Le 1^{er} juillet 1992, l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants a cessé d'avoir une existence juridique. Toutes les responsabilités que cet organisme assumait ont été intégrées à celles de la Direction générale de la gestion des biens du Secteur des services ministériels. La liquidation et l'intégration de l'OEAAAC au Ministère n'a eu aucun effet négatif sur le service à la clientèle. Les lits sont toujours en vigueur et les clients bénéficient des mêmes services d'Anciens Combattants Canada. On considère que le projet est terminé.

E. Efficacité des programmes

Les renseignements sur l'efficacité des programmes font partie intégrante, dans la section II, des données générales sur les activités (voir les pages 2-30, 2-41, 2-51, et 2-57).

En 1990, le gouvernement a annoncé que la hausse des frais d'hébergement et des frais de repas imposés aux anciens combattants placés en établissement (les personnes qui reçoivent des soins en raison de leur état ouvrant droit à pension ne paient pas ces frais) serait étalée sur une période de deux ans. C'est ainsi que les frais en question ont été majorés en avril 1992 pour atteindre le montant de 541,20 \$ par mois. À compter du 1^{er} avril 1993 et à tous les ans, les taux seront modifiés comme suit : ils seront portés au même niveau que les taux provinciaux les plus bas en vigueur le 1^{er} juillet précédent. Ainsi, les anciens combattants paieront toujours les frais d'hébergement et de repas les plus bas au Canada. Pour atténuer l'incidence de ces hausses, on a augmenté, au 1^{er} avril 1991, le montant du revenu protégé des couples séparés en raison du placement en établissement de l'ancien combattant. Cette mesure permet aux conjoints des anciens combattants à revenu modeste placés en établissement de conserver un revenu correspondant aux allocations d'ancien combattant pour personnes mariées.

Pensions : Un certain nombre de facteurs externes influent sur l'exécution par le Ministère de son Programme des pensions d'invalidité. Un des facteurs les plus importants est le nombre d'organisations impliquées dans le processus des pensions, autant du point de vue de la prestation que du point de vue du soutien. L'obligation légale de coordonner les divers organismes concernés rend complexe l'administration du Programme et rend plus long le traitement des demandes.

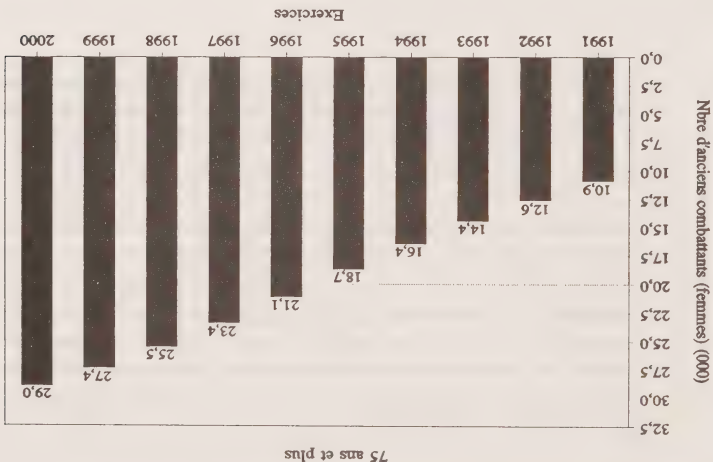
En vieillissant, les bénéficiaires de pensions voient souvent leur état de santé se détériorer et même se compliquer par de nouvelles affections. L'augmentation du nombre moyen d'affections diagnostiquées, du nombre de demandes d'allocations de soins, d'allocations vestimentaires et d'allocations d'invalidité exceptionnelle, de même que les évaluations plus élevées qui sont accordées à l'égard des invalidités témoignent toutes de l'incidence du processus de vieillissement. À titre d'exemple, le nombre de demandes d'allocations de soins est passé de 2 681 en 1990-1991 à 3 624 en 1992-1993, ce qui constitue une augmentation de 35 p. 100 en trois ans.

À cause de l'évolution sociale, qui a vu naître de nouveaux modèles de famille, il est devenu plus difficile de contrôler l'admissibilité des personnes à charge et des survivants. Le traitement des demandes de prestations supplémentaires (à caractère non médical) prend donc plus de temps.

Pour combler le fossé entre la hausse de la charge de travail et la réduction des ressources, le Ministère rationalise et améliore les méthodes de travail, les systèmes et les services. L'amélioration des services aux bénéficiaires, tant au point de vue de l'efficacité du programme que de son accessibilité, fait toujours partie des priorités du Ministère.

Soutien financier : Lorsque les bénéficiaires de pensions et les personnes à leur charge deviennent admissibles à la pension de sécurité de la vieillesse, au Régime de pensions du Canada et au Régime de rentes du Québec ou à d'autres programmes semblables établis dans d'autres pays, ils ont moins besoin ou n'ont plus besoin de compter sur les allocations d'ancien combattant (AAC). Comme le Programme AAC donne accès aux prestations de soins de santé, les demandes d'allocations continuent de parvenir au Ministère et la charge de travail se maintient même si moins de gens reçoivent des allocations. Il arrive que des bénéficiaires ou de nouveaux requérants jugés admissibles au Programme d'AAC ne reçoivent pas d'allocations

Tableau 6 : Vieillessement des anciens combattants canadiens (femmes)



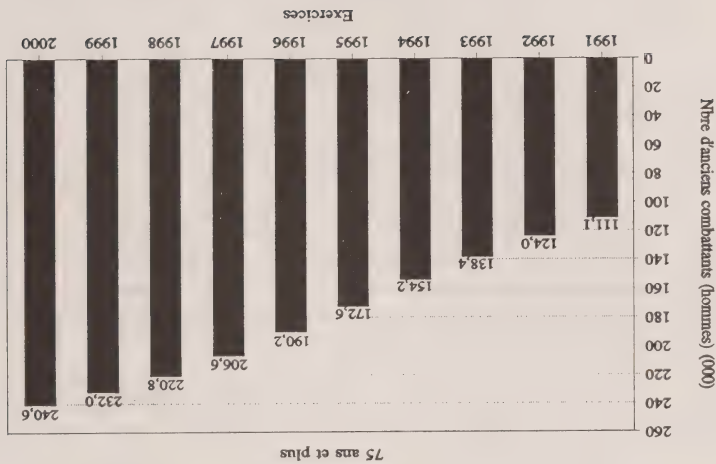
75 ans et plus

La qualité et la quantité des lits pour soins prolongés ainsi que la disponibilité des programmes provinciaux de soins à long terme pour les anciens combattants demeurent des questions de première importance dans la planification du Ministère. Comme les soins de santé sont généralement de compétence provinciale, le Ministère poursuit, depuis 1988, des négociations particulières avec les provinces en vue de la fabrication de nouveaux lits pour les soins de type III (lits de soins prolongés). La politique de négociation du Ministère, qui est approuvée par le Conseil du Trésor, exige aussi que les anciens combattants admissibles, en tant qu'habitants d'une province, aient d'abord accès aux programmes provinciaux avant de bénéficier en plus des programmes des Anciens Combattants. Depuis 1989, le Ministère est parvenu à conclure des ententes particulières avec cinq provinces sur la distribution de 309 lits supplémentaires pour soins prolongés et sur la prestation et le financement des services de soins de santé destinés aux anciens combattants. De plus, l'entente sur le nouveau Centre de santé Perley-Rideau pour anciens combattants comprend une clause sur le réaménagement de 50 lits pour soins prolongés de l'ensemble des lits réservés aux anciens combattants de l'Institut de psychiatrie de London en Ontario, auxquels il faut ajouter les 50 lits fournis par la province, pour obtenir le nombre total de 250 lits alloués à la région d'Ottawa. En plus de ces activités, le Ministère compte exécuter en 1994 une analyse des besoins des anciens combattants en ce qui concerne les lits pour soins prolongés. L'analyse doit comporter l'examen, l'évaluation et la mise à jour des résultats, des conclusions et des recommandations de l'étude ministérielle sur les lits effectuée en 1988 et tenir compte des changements démographiques au sein de la population des anciens combattants, des récents développements qui s'opèrent dans le milieu des soins de santé au Canada et des changements apportés à la prestation des soins de santé dans les provinces.

dans le domaine des soins de santé. Ce facteur influera considérablement sur les activités du Ministère demande de soins de santé. Le nombre de demandes s'est accru de façon spectaculaire, en particulier dans le cas du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC). Parmi les facteurs qui influent sur la charge de travail, il faut considérer les besoins plus complexes des anciens combattants en matière de soins de santé et le fait que d'autres catégories d'anciens combattants sont depuis peu admissibles au PAAC (anciens combattants ayant servi au Canada, anciens combattants de la marine marchande et pensionnés des zones de service spécial). Bien que la charge de cas de certains programmes des soins de santé commence à se stabiliser, celle du programme des soins en établissement augmentera et la prestation des services qui y sont liés, aux anciens combattants et aux membres de leur famille, exigera encore plus de main-d'œuvre. En outre, il serait bon d'examiner certains éléments du programme des soins de santé pour s'assurer qu'il est possible, en collaboration avec les provinces, de répondre efficacement aux besoins des anciens combattants qui ont plus de 75 ans.

Les tableaux 5 et 6 montrent pourquoi, avec le temps, les besoins de soins sont susceptibles de s'accroître et pourquoi il sera de plus en plus urgent de donner plus de services à domicile et dans les établissements communautaires.

Tableau 5 : Vieillessement des anciens combattants canadiens (hommes)



vue de la mise au point d'instruments de communication adaptés aux besoins particuliers des anciens combattants (par exemple par l'utilisation de gros caractères et par le recours à un style plus simple et moins bureaucratique dans les lettres et les publications). Pour communiquer efficacement avec sa clientèle, il devient de plus en plus évident que le Ministère doit favoriser davantage les contacts personnels et la consultation au lieu de s'en tenir aux méthodes traditionnelles de communication, qu'il s'agisse de répondre à des demandes de prestations ou d'assurer la gestion courante des cas.

Soins de santé : Les programmes provinciaux de soins de santé à long terme destinés aux anciens combattants et la forte proportion d'invalides parmi ces derniers sont également deux facteurs importants. Depuis le printemps 1991, la compression des coûts dans les programmes provinciaux de soins de santé, constitue un facteur de plus en plus préoccupant. Certaines provinces ont même ou fait exécuter des études approfondies afin de faire face aux changements qui marquent l'exécution des programmes provinciaux de services sociaux et de soins de santé, en tenant compte de la hausse des coûts des soins de santé, des contraintes budgétaires ainsi que de l'évolution des besoins des citoyens. Les coûts du Ministère augmentent si les provinces adoptent une politique de compression des coûts des soins de santé. Quatre provinces ont entrepris de modifier le régime de coassurance des soins hospitaliers en augmentant les taux en fonction du revenu.

Dans les efforts qu'il poursuit pour répondre aux besoins des anciens combattants et pour adapter aux changements des systèmes provinciaux de prestation de soins qui touchent cette population, le Ministère continue d'analyser les tendances concernant les soins de longue durée et d'explorer de nouvelles avenues pour améliorer et rentabiliser les initiatives de son programme. Pour assurer la prestation des avantages et des services à ceux et celles qui en ont besoin et pour vérifier que les objectifs initiaux du programme continuent d'être visés, le Ministère examinera et contrôlera de près les coûts et les incidences du programme.

Le Ministère a consulté largement les agents régionaux chargés de la prestation des programmes afin de cerner les obstacles qui nuisent à la prestation rentable des services et de trouver en temps opportun des solutions que l'on pourrait qualifier de solutions humaines. Un comité de consultation régionale (CCR) sur la limitation des coûts des soins de santé a été créé. Le comité, composé de membres des bureaux de district, des bureaux régionaux et de l'Administration centrale, avait pour tâche d'examiner les initiatives de limitation des coûts mises de l'avant dans le but d'atteindre les objectifs de restrictions budgétaires de l'énoucé économique et fiscal du mois de décembre 1992. Il est essentiel que des intervenants de tous les niveaux de l'organisation continuent de participer à la mise sur pied de projets de limitation des coûts afin de garantir que la qualité des soins offerts aux clients ne soit pas sacrifiée au profit de l'atteinte des objectifs fixés de diminution des coûts. Le CCR sur la limitation des coûts des soins de santé s'est déjà réuni à plusieurs reprises et il a présenté un certain nombre de recommandations qui font à leur tour l'objet de consultations suivies auprès des organismes d'anciens combattants. De même, une équipe de mise en oeuvre de projet a été formée à la Direction générale des soins de santé à Charlottetown et chargée d'étudier les recommandations et de les mettre en application le plus rapidement possible.

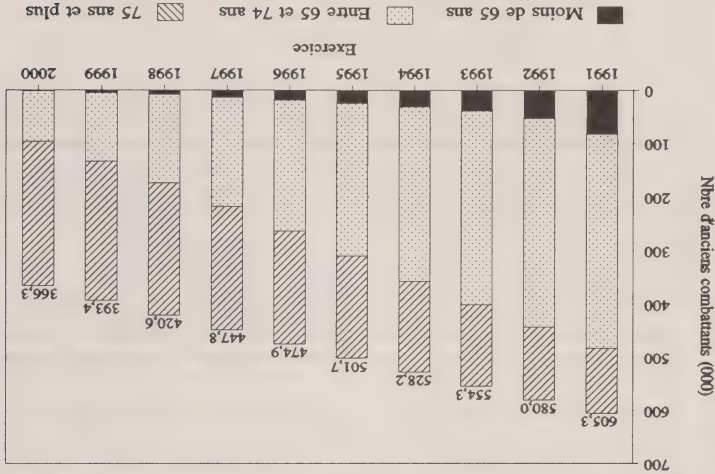
Au cours des quinze prochaines années, la plupart des anciens combattants et des autres bénéficiaires du Ministère feront partie d'un groupe d'âge où il y a habituellement une forte

D. Perspectives de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le vieillissement de la population des anciens combattants est toujours le principal facteur externe dont doit tenir compte le Ministère. Parmi les anciens combattants du Canada, 28 p. 100 sont âgés de plus de 75 ans, 65 p. 100, ont entre 65 et 74 ans et les 7 p. 100 qui restent ont moins de 65 ans. Au fur et à mesure que les anciens combattants vieillissent, les besoins en soins de santé se multiplient et les affections ouvrant droit à pension augmentent. Malgré la diminution du nombre d'anciens combattants, le nombre de cas à traiter continue d'augmenter et le coût des services de santé augmente aussi parce que les besoins individuels en cette matière sont plus importants. Au moment de leur retraite, les anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre de Corée, de même que les membres de la Force régulière, sont plus susceptibles de demander une pension d'invalidité. Les besoins changeants de l'ensemble des anciens combattants ont des effets marqués sur tous les aspects du Programme, et en particulier sur les activités reliées aux soins de santé, aux pensions et au soutien financier. Le tableau 4 illustre le vieillissement des anciens combattants sur une période de dix ans.

Tableau 4 : Graphique tendanciel de l'âge des anciens combattants



Le vieillissement des anciens combattants a aussi modifié la façon dont le Portefeuille communiquait avec ses bénéficiaires. Outre le fait que le Ministère favorise maintenant le système de prestation de services à guichet unique (ce qu'on appelle Infocentres) destiné à faciliter aux Canadiens l'accès aux services du gouvernement fédéral dans les centres de moindre envergure, les consultations se poursuivent auprès du personnel des bureaux locaux en

- **L'Administration centrale du secteur, à Charlottetown, exerce un autorité fonctionnelle et hiérarchique sur le fonctionnement des programmes de soins de santé, de pensions et de soutien du revenu.** En outre, le secteur voit à négocier avec les provinces et à exécuter des programmes dirigés à partir d'Ottawa tels le programme des monuments commémoratifs de champs de bataille et les services aux anciens combattants en pays étrangers.
- **Portefeuille : ressources financières, humaines et matérielles ainsi que des ressources informatiques.** Il lui incombe d'assurer l'utilisation efficace et efficiente des ressources et de les protéger, d'exécuter le cycle de vérification interne et d'évaluation des programmes pour toutes les opérations des Anciens Combattants. Le secteur s'occupe également de l'administration des ententes immobilières avec les anciens combattants et aide ces derniers qui se sont établis selon les modalités de la Loi sur les *terres des Indes aux anciens combattants*. Il fournit des services de soutien au Portefeuille : gestion des dossiers et des installations et service de vidéococonférence, services de planification de la reprise des opérations, un plan de sécurité et de mesures d'urgence, des programmes en matière de langues officielles et d'équité en matière d'emploi. Il coordonne l'opération Fonction public 2000, les normes de service ainsi que les initiatives concernant les services communs locaux.
- **Services exécutifs du Portefeuille :** Cette direction générale voit à fournir des services exécutifs à la sous-ministre, au secrétaire d'État et au ministre. Elle doit également assurer l'uniformité des politiques, tant internes qu'externes, et assurer la liaison avec les organisations d'anciens combattants, les comités parlementaires et les organismes centraux. De plus, elle est chargée de légiférer les politiques approuvées et de s'assurer que la politique du gouvernement se traduit dans les lois et les règlements.
- **Direction générale des communications :** Cette direction générale a comme mandat d'aider à concevoir la politique et les programmes du Portefeuille en matière de communication, d'organiser les démonstrations commémoratives et les événements spéciaux et de dispenser des services de relations publiques et de relations avec les médias, les services de formation en matière de relation avec les médias, les services d'information, les services de publications et de conseil à l'appui des activités du Portefeuille. Cette direction générale s'occupe aussi des demandes soumises aux normes de l'accès à l'information, des activités relatives à la protection des renseignements personnels et de la bibliothèque du Portefeuille.
- **Bureau de lutte contre le harcèlement en milieu de travail :** Le bureau a pour tâche d'aider les gestionnaires et les employés du Ministère à créer et à entretenir un climat de travail où serait bannie toute forme de harcèlement.
- **Bureau de l'avocat-conseil principal :** L'avocat-conseil principal et plusieurs

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité : Comme l'illustre le tableau 3 (page 2-21) le Programme des Anciens Combattants comporte quatre activités : soins de santé, pensions, soutien financier et administration du Ministère. Cette dernière vise à fournir des services au Portefeuille dans le but d'assurer une saine gestion des ressources consacrées au Programme.

Organisation : Le Programme des Anciens Combattants est ainsi organisé : l'Administration centrale (Charlottetown et Ottawa), cinq bureaux régionaux, 32 bureaux de district, un hôpital et un établissement de soins à long terme.

La sous-ministre gère le Programme des Anciens Combattants; elle est aidée dans cette tâche par trois sous-ministres adjoints, un directeur exécutif, deux directeurs généraux, un avocat-conseil et un conseiller juridique :

Sous-ministre adjoint principal
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens combattants/
Directeur exécutif, Programme «Le Canada se souvient»
Sous-ministre adjointe, Services ministériels
Directeur général, Services exécutifs du Portefeuille
Directrice générale, Communications
Conseillère principale, Lutte contre le harcèlement en milieu de travail
Avocat-conseil principal

Le tableau 3 illustre l'organisation et les activités du Programme. Les directions générales et les secteurs du Ministère ont les responsabilités suivantes :

- **Bureau de la sous-ministre :** La sous-ministre assure la direction exécutive du Programme des Anciens Combattants, ainsi que du Portefeuille pour les questions qui touchent l'ensemble du Portefeuille.
- **Bureau du sous-ministre adjoint principal¹ :** Le sous-ministre adjoint principal aide la sous-ministre; il est responsable de la planification ministérielle et de la direction administrative des projets stratégiques qui ont une incidence sur l'ensemble du Portefeuille.
- **Directeur exécutif, Programme «Le Canada se souvient»¹ :** Le directeur exécutif aide le ministre, le secrétaire d'Etat et la sous-ministre à remplir leurs obligations dans le cadre du programme «Le Canada se souvient», à l'échelle nationale et internationale; il gère le Comité commémoratif du programme et veille à obtenir le plus de participation possible d'autres ministères et organismes gouvernementaux, des organismes d'anciens combattants et du secteur privé.

- **Secteur des services aux anciens combattants¹ :** Ce secteur est chargé de distribuer les pensions et de dispenser des services en matière de soins de santé et d'aide sociale et financière aux anciens combattants et aux civils admissibles dans toutes les régions du Canada. Les soins de santé sont dispensés aux anciens combattants admissibles à

¹ Les responsabilités du directeur exécutif du programme «Le Canada se souvient» sont dévolues au sous-ministre adjoint, Secteur des services aux anciens combattants. Dans l'intérêt, le sous-ministre adjoint principal est responsable de la gestion des opérations du Secteur des services aux anciens combattants à Charlottetown. Les autres opérations du secteur continuent de relever du sous-ministre adjoint, Secteur des services aux anciens combattants.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des Anciens Combattants est un des quatre programmes rattachés au portefeuille des Anciens Combattants. Dans le cadre de la *Loi sur le ministère des Anciens Combattants*, des lois et règlements connexes, une série de services et avantages est offerte aux anciens combattants, aux civils admissibles, ainsi qu'aux personnes à leur charge et à leurs survivants. Parmi ces services et avantages, on compte les pensions d'invalidité, les indemnités de prisonniers de guerre, le soutien financier sous forme d'allocations, la consultation, les traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires, les prothèses, les soins à domicile, les soins à long terme dispensés en établissement, la gestion des fonds de fiducie, les subventions aux funérailles et aux inhumations, l'assurance des anciens combattants, les subventions du Fonds de secours, la commémoration, le Programme pour l'autonomie des anciens combattants ainsi que l'acquisition de titres de propriétés.

2. Mandat

Le mandat d'Anciens Combattants Canada est de répondre aux besoins des Canadiens qui ont servi leur pays en temps de guerre et d'honorer la mémoire de ceux qui ont alors donné leur vie. Le programme du Portefeuille est autorisé en vertu de la *Loi sur le ministère des Anciens Combattants*, de 15 autres lois du Parlement, de 22 séries de règlements et de sept décrets. Les soins dispensés par l'entremise du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, les soins en établissement, les soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, et d'autres soins de santé et avantages, sont autorisés par le *Règlement sur les soins de santé des anciens combattants*.

Les montants versés comprennent les pensions d'invalidité, les indemnités des prisonniers de guerre, les prestations supplémentaires, (autres que pour soins médicaux) et diverses autres allocations comme les allocations de soins, les allocations d'incapacité exceptionnelle et les allocations vestimentaires. Les décisions d'attribuer ces prestations et allocations sont rendues par la Commission canadienne des pensions en vertu de la *Loi sur les pensions*, de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* (parties I à XI), de la *Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*, de la *Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada*, et d'autres lois, ordonnances et règlements connexes. Anciens Combattants Canada assume l'administration et la distribution des prestations de pensions.

Les prestations financières sont autorisées en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* et des parties I et XI de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* et du *Règlement sur le Fonds de secours*. Les comptes en fiducie, les allocations pour les funérailles et les inhumations et l'assurance des anciens combattants comptent parmi les programmes commémoratifs et les ordonnances, dont le *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants*, la *Loi sur l'assurance des anciens combattants*, et la *Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants* décadés.

Les contrats immobiliers sont régis par la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme des Anciens Combattants est de fournir l'appui nécessaire au bien-être physique, mental, social et financier des anciens combattants, des personnes à leur charge ainsi que des autres personnes admissibles.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)			
1992-1993			
	Budget principal	Réel	Différence
Soins de santé	633 112	586 804	(46 308)
Pensions	1 129 033	1 112 174	(16 859)
Soutien financier	220 224	223 167	2 943
Administration du Ministère*	42 269	45 572	3 303
<hr/>			
	2 024 638	1 967 717	(56 921)
<hr/>			
Ressources humaines** (ETP)	3 508	3 530	22

* Comprend la Gestion des contrats immobiliers
 ** Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 31 à la page 2-63.

Explication de la différence : Les dépenses réelles de 1992-1993 s'élevaient à 2,8 p. 100 ou 56,9 millions de dollars de moins que les dépenses prévues au Budget des dépenses principal de 1992-1993, principalement en raison de ce qui suit :

- augmentation des dépenses du Programme pour l'autonomie des anciens combattants en raison de la mise en oeuvre des paiements anticipés 6,1
- indemnités de départ et de maternité 2,1
- report des apports de capital pour litrs réservés et cession d'établissements ministériels (17,4)
- diminution au titre des pensions en raison d'un faible écart de 1 p. 100 par rapport aux prévisions originales (12,1)
- diminution des autres services de santé achetés, en raison d'un faible écart de 3,4 p. 100 par rapport aux prévisions originales (11,4)
- diminution des paiements d'allocation d'ancien combattant en raison d'une baisse de clientèle plus rapide que prévu (11,0)
- réductions des coûts du régime d'avantages sociaux des employés (7,5)
- réductions budgétaires au titre des dépenses de fonctionnement (3,6)
- diminution due principalement à la cession du Foyer Rideau pour anciens combattants (2,3)

- des politiques et des procédures ont été mises en application au Portefeuille et des systèmes pertinents ont été élaborés en vue d'aider à l'instauration des budgets uniques de fonctionnement le 31 mars 1993;
- on avait recruté en juillet 1993 tout le personnel supplémentaire nommé pour une période indéterminée dont on avait besoin dans le cadre du réinstallation à Kirkland Lake du bureau régional de l'Ontario qui a ouvert ses portes au mois de mai 1993. Tous les nouveaux employés avaient reçu la formation nécessaire et le nouveau bureau était en mesure de répondre à tous les besoins de sa clientèle. En décembre 1993, toutes les mesures aux termes de la politique de réinstallation des effectifs, concernant les employés de l'ancien bureau de Toronto nommés pour une période indéterminée, avaient été prises (mesures de réaffectation du personnel ou mesures destinées à aider les employés qui désirent quitter la fonction publique). Le bureau régional de Toronto a fermé officiellement ses portes le 31 décembre 1993;
- en avril 1993, l'équipe chargée du projet de remaniement des prestations a été formée; cette équipe a pour tâche d'étudier toutes les possibilités d'améliorer la prestation des services et des avantages aux clients (voir les pages 2-27 et 2-58);
- suite aux recommandations qui s'inscrivent dans le cadre de l'opération Fonction publique 2000, des centres d'auto-perfectionnement ont été mis sur pied et des modes de travail non conventionnels ont été approuvés en vertu de la politique d'investissement dans les ressources humaines, en septembre 1993 (voir la page 2-60);
- trois nouveaux comités d'équité en matière d'emploi ont été créés et le plan d'équité en matière d'emploi a été mis en application en décembre 1993 (voir la page 2-58);
- toutes les modalités d'application du nouveau *Règlement relatif aux langues officielles* ont été complétées en décembre 1993 (voir la page 2-60);
- en 1993-1994, on a entrepris la première phase du plan d'architecture et de la stratégie de la technologie de l'information qui comportait un certain nombre d'initiatives à l'appui du Projet de remaniement des prestations (voir la page 2-58); et
- en 1993-1994, on a élaboré des cours de formation destinés au Programme de planification de la reprise des opérations, une initiative du Secrétariat du Conseil du Trésor (voir les pages 2-60 et 2-61).

- on a terminé en 1992 l'étude sur les différentes options visant à mieux harmoniser les systèmes informatiques du ministère de Santé et Bien-être social Canada et d'Anciens Combattants Canada pour la distribution des prestations. Il a été recommandé d'étudier les possibilités d'une harmonisation plus poussée dans le cadre du Projet de remaniement des prestations (voir la page 2-54);
- le Ministère a continué de surveiller l'incidence de la mise en oeuvre du projet de loi C-84. Ce projet de loi, qui a obtenu la sanction royale le 18 juin 1992, permet de modifier les textes législatifs relatifs aux allocations en accordant, à compter du 1^{er} juillet 1992, le statut d'anciens combattants de la marine marchande aux navigateurs du temps de guerre de la marine marchande au long cours et en retirant l'admissibilité aux membres de la résistance et ce, à compter du 2 mars 1992 (voir la page 2-53);
- l'examen de l'impact des recommandations antérieures concernant le Programme du Fonds de secours, effectué en 1992-1993, a révélé que les changements suggérés pour améliorer la prestation du Programme seraient trop coûteux (voir la page 2-53);
- les modifications apportées au *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants* et au *Règlement sur la corпорation dite Last Post Fund*, spécifiaient qu'à partir du 1^{er} juillet 1993, les demandes d'aide doivent être présentées dans un délai d'un an suivant le décès d'une personne admissible (voir la page 2-55);
- on a terminé en octobre 1993 l'évaluation des programmes en vigueur sur les funérailles et l'inhumation des anciens combattants; les résultats de cette évaluation sont présentement à l'étude (voir la page 2-54);
- le nombre de bénéficiaires des allocations profitant du service de dépôt direct a continué d'augmenter (voir la page 2-53);
- le Ministère a présenté au ministère de la Justice une ébauche du *Règlement sur l'administration des prestations aux anciens combattants* pour faciliter la gestion des comptes sous tutelle (voir la page 2-54);
- l'abrogation de la *Loi sur les allocations familiales* a profité aux bénéficiaires des AAC qui ont des enfants à charge (voir la page 2-53);
- trois autres projets de rénovation de cimetières du Canada ont été approuvés (voir la page 2-55); et
- des modifications au *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants*, qui permettraient le fusionner deux programmes du Portefeuille relatifs aux funérailles et à l'inhumation, font à l'heure actuelle l'objet d'une révision de la part du Ministère, en collaboration avec le ministère de la Justice, avant l'adoption définitive (voir la page 2-54).

- le 31 mars 1993, 37 943 bénéficiaires recevaient des allocations d'ancien combattant; le montant total des allocations versées en 1992-1993 s'est élevé à 155 millions de dollars. Grâce aux indexations trimestrielles des allocations, les taux maximaux ont augmenté de 1,3 p. 100 (voir la page 2-51);

Soutien financier (voir les pages 2-26, 2-27 et 2-49 à 2-55)

- l'automatisation du système entreprise par le Ministère s'est poursuivie en plus des modifications qui y ont été apportées, contribuant ainsi à rationaliser le processus de pensions (voir les pages 2-46 et 2-47).
- le Programme des certificats de vie a été modifié afin que le Ministère puisse communiquer chaque année avec tous les bénéficiaires de pension (comparativement à 30 p. 100 d'entre eux auparavant) pour vérifier s'ils reçoivent les prestations auxquelles ils ont droit (voir la page 2-48); et
- depuis le 1^{er} juillet 1992, les navigateurs du temps de guerre de la marine marchande au long cours sont reconnus comme étant des anciens combattants de la marine marchande. Au mois de mars 1993, 125 demandes de prestations avaient été reçues en vertu de ces nouvelles dispositions (voir la page 2-48);
- au cours des exercices 1992-1993 et 1993-1994, plusieurs changements ont été apportés au processus des pensions. Ces changements découlaient principalement de l'Étude d'évaluation des pensions et ils ont contribué à simplifier les opérations et à réduire les délais d'exécution (voir les pages 2-46 et 2-47);
- au cours de l'exercice 1992-1993, 150 282 bénéficiaires ont reçu un total de 1 093 millions de dollars; les prestations de pensions ont été majorées de 1,8 p. 100 le 1^{er} janvier 1993 en fonction de l'indice des prix à la consommation (voir les pages 2-40 et 2-41);

Pensions (voir les pages 2-26 et 2-39 à 2-48)

- un nouveau système de gestion des cas a été instauré à l'automne de 1993 en vue d'améliorer le soutien au service direct à la clientèle (voir la page 2-38).
- le personnel de la plupart des services de consultation ont ou auront, en 1994-1995, un ordinateur-mallette qui les aidera dans l'accomplissement de leurs tâches; ce projet est mis en vigueur progressivement sur le plan national; et
- à compter du 1^{er} octobre 1992, trente-huit nouveaux lits pour soins de longue durée étaient disponibles en priorité aux anciens combattants de l'Alberta;
- le Foyer Rideau a été cédé à la province de l'Ontario le 1^{er} octobre 1992. Cet établissement et l'hôpital Perley seront remplacés par un nouvel établissement pour soins de longue durée qui sera appelé le Centre de santé Perley-Rideau pour anciens combattants (voir la page 2-30);

- des 200 nouveaux lits pour soins prolongés, 52 avaient été mis à la disposition des anciens combattants de la Colombie-Britannique au 31 mars 1993 (voir la page 2-32);
- le Ministère a effectué un examen régulier du revenu de tous les bénéficiaires au revenu admissible pour s'assurer qu'ils restent admissibles aux avantages du programme (voir les pages 2-27 et 2-38);
- comme le gouvernement a approuvé une stratégie relativement au nombre de lits requis pour les soins à long terme des anciens combattants au cours des 20 prochaines années, le Ministère a négocié avec succès et signé les ententes-cadres en matière de soins de santé pour les anciens combattants avec la province de l'Alberta en avril 1992 et la province de Terre-Neuve au milieu de 1993 (voir la page 2-27);
- le Ministère et la Légion royale canadienne ont collaboré à la réalisation d'un projet-pilote consistant à évaluer le bien-fondé de faire appel à des bénévoles pour offrir des services aux anciens combattants (voir la page 2-36);
- au printemps de 1993, le Ministère a mené un projet-pilote sur le soutien aux fournisseurs de soins dans les régions de l'Ontario et des Prairies qui avait pour but de donner des renseignements et de la formation aux anciens combattants qui donnent des soins à domicile et à des membres de la famille qui donnent des soins à domicile aux anciens combattants. Une évaluation du projet-pilote est actuellement en cours (voir la page 2-36);
- le 1^{er} mai 1992, le Système de comptabilisation des traitements (SCT) a été doté de nouvelles grilles qui permettent de savoir plus facilement quelles prestations sont offertes, par qui l'autorisation en question doit être demandée. En 1993-1994, les avantages médicaux ont été modifiés à nouveau;
- à la fin de juillet 1993, les problèmes ambients décelés au Camp Hill Medical Center de Halifax étaient réglés et les 175 lits pour soins de longue durée y étaient de nouveau disponibles;
- en mai 1992, la nouvelle unité de cinq lits de St. Martha's Hospital, à Antigonish, en Nouvelle-Écosse, a admis ses premiers malades;
- en juin 1992, une nouvelle stratégie relative à l'augmentation et à la répartition des lits offerts en priorité aux anciens combattants dans les hôpitaux de Terre-Neuve a été approuvée par le Conseil du Trésor;
- à l'été 1992, on a terminé les travaux de construction destinés à doter de 12 lits supplémentaires le Manoir Grand Falls, au Nouveau-Brunswick, et à compter du mois d'août 1992, on a commencé à y admettre des malades;

B. Rendement récent

1. Points saillants du Programme en 1992-1993 et en 1993-1994

Ces dernières années, au lieu de mettre l'accent sur le soutien du revenu, le Programme des Anciens Combattants a élaboré une gamme variée de programmes de soins de santé afin de répondre aux besoins d'une clientèle qui vieillit. En ce qui concerne les activités liées aux pensions et au soutien financier, on a surtout cherché à les améliorer par de nouvelles innovations et on a continué à simplifier les systèmes de distribution des prestations du Ministère.

Voici d'autres points saillants du Programme des Anciens Combattants en 1992-1993 et 1993-1994 :

Soins de santé (voir les pages 2-23 à 2-38)

- Le 31 mars 1993, plus de 390 000 anciens combattants étaient admissibles aux services reliés à l'activité des soins de santé. En 1992-1993, 545 millions de dollars en prestations ont été versés aux bénéficiaires ou à leur égard pour des traitements médicaux, le Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAAC), les ententes dans le cadre de cessions d'hôpitaux, les soins en établissement et les autres services de santé achetés. Il s'agit d'une augmentation de 56 millions de dollars ou de 11 p. 100 comparativement à 1991-1992 (voir la page 2-30);
- Le 31 mars 1993, 87 975 clients recevaient des prestations en vertu du PAAAC; de ce nombre, 84 286 étaient soignés chez eux et 3 689, dans un établissement communautaire; en 1992-1993, le programme a coûté 168 millions de dollars, soit une augmentation de 33 millions de dollars ou de 24 p. 100 par rapport à 1991-1992 (voir les pages 2-30 et 2-35 à 2-37);

- une politique sur les médicaments génériques a été mise en oeuvre le 1^{er} avril 1993 dans le but de ne pas hausser les coûts du programme tout en maintenant le niveau actuel des services aux bénéficiaires et de suivre ainsi de plus près les programmes provinciaux similaires;
- depuis janvier 1993, le Ministère a porté les frais mensuels d'hébergement et de repas pour les anciens combattants en établissement de 420 \$ à un maximum de 541,80 \$ tout en assurant la meilleure protection possible du revenu des conjoints à charge (voir la page 2-26);

- en vertu de modifications au *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* entrées en vigueur le 1^{er} juillet 1993, les nouveaux clients du Programme pour l'autonomie des anciens combattants ne sont plus admissibles aux soins institutionnels de type I (soins légers, prolongés) pour adultes, mais ceux qui jouissaient déjà de ce service le conservent (voir la page 2-37);

Explication des prévisions de 1993-1994 : Selon les renseignements disponibles au 30 novembre 1993, les prévisions de 1993-1994 sont de 6,3 p. 100 ou 132,2 millions de dollars inférieures au Budget des dépenses principal de 1993-1994 (2 102 000 000 \$, selon la Partie II du Budget). La diminution est principalement attribuable aux facteurs suivants :

●	augmentation au titre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants due à une augmentation modérée des coûts des services offerts aux anciens combattants	6,6
●	financement du Projet de remaniement des prestations	4,0
●	renovations effectuées à l'Hôpital Sainte-Anne par mesure de sécurité et de santé	2,6
●	augmentation des subventions du Fonds du Souvenir pour traduire la hausse du volume	1,6
●	réductions budgétaires au titre des dépenses de fonctionnement	(4,3)
Explication des prévisions de 1993-1994 : Selon les renseignements disponibles au 30 novembre 1993, les prévisions de 1993-1994 sont de 6,3 p. 100 ou 132,2 millions de dollars inférieures au Budget des dépenses principal de 1993-1994 (2 102 000 000 \$, selon la Partie II du Budget). La diminution est principalement attribuable aux facteurs suivants :		
●	diminution au titre des autres services de santé achetés en raison des retards dans la construction des lits pour soins prolongés et des mesures employées pour endiguer la hausse des coûts en matière de santé	(59,0)
●	report d'apports de capital concernant les lits réservés et la cession d'établissements ministériels	(10,1)
●	diminution des dépenses au titre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants en raison des mesures prises pour endiguer la hausse des coûts	(2,2)
●	hausse moins élevée que prévue des paiements de pension due à la baisse du nombre prévu de clients	(65,5)
●	diminution au titre du Fonds du Souvenir pour traduire la baisse du volume	(5,0)
●	augmentation au titre de l'allocation d'ancien combattant due à un déclin moins rapide que prévu de la clientèle	9,6

(millions de dollars)

- on continuera de mettre en oeuvre les mesures relatives au programme des langues officielles (voir la page 2-60).

2. Sommaire des besoins financiers

Le tableau 1 ci-après indique les besoins financiers par activité du Programme des Anciens Combattants pour l'année budgétaire et pour l'exercice en cours.

Tableau 1 : Besoins financiers par activité

(milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu*	Différence	Détails à la page
		1994-1995	1993-1994		
Soins de santé	679 141	626 829	52 312	2-29	
Pensions	1 169 531	1 121 600	47 931	2-40	
Soutien financier	190 278	187 809	2 469	2-50	
Administration du Ministère	34 096	33 997	99	2-56	
Ressources humaines**		2 073 046	1 970 235	102 811	
(ETP)		3 289	3 355	(66)	

* Prévisions au 30 novembre 1993
 ** Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 31, page 2-63.

Explication de la différence : Les besoins financiers en 1994-1995 sont de 5,2 p. 100 ou 102,8 millions de dollars supérieurs aux prévisions de 1993-1994 (au 30 novembre 1993). L'augmentation est principalement attribuable aux facteurs importants suivants :

- augmentation des prestations de pension résultant principalement de l'indexation des prestations à l'indice des prix à la consommation et au changement dans la composition de la clientèle 48,6
- augmentation des dépenses liées aux autres services de santé achetés due à un ensemble de facteurs : augmentation du nombre de lits pour soins prolongés, facteurs inflationnistes, accroissement du volume des soins de santé en raison du vieillissement et modifications aux lois et règlements provinciaux 28,0
- report d'apports de capital concernant les lits réservés et la cession d'établissements ministériels 16,5

- on étudiera le projet du *Règlement sur l'administration des prestations aux anciens combattants* après avoir consulté le ministère de la Justice qui en aura fait l'étude (voir la page 2-54).

Administration du Ministère (voir les pages 2-27 et 2-56 à 2-61)

- on veillera à ce que la participation du Canada à la Seconde Guerre mondiale soit soulignée de façon adéquate grâce au programme «Le Canada se souvient» (voir la page 2-57);
- on examinera quelles sont les possibilités de collaborer avec la Direction générale des programmes de la sécurité du revenu du Perfectionnement des ressources humaines (autresfois de Santé et Bien-être social Canada) qui élabore un nouveau réseau de prestations de services qui devrait être prêt en 1997-1998 (voir la page 2-58);
- on mettra en application une politique ministérielle révisée de lutte contre le harcèlement dans le milieu de travail;

- on administrera 7 726 ententes de gestion immobilière constituant un capital en circulation de 30 millions de dollars, et on fournira des services et des conseils en gestion immobilière aux bénéficiaires, suivant les conventions d'achat-vente passées avec Le Directeur, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants (voir les pages 2-59 et 2-60);

- on mettra en application un plan de la reprise des opérations du Portefeuille en 1994-1995 (voir les pages 2-60 et 2-61);

- on procédera à une étude de faisabilité sur les services communs régionaux et sur les services partagés localement;

- on mettra en application les meilleures méthodes proposées en vue d'atteindre les objectifs d'équité en matière d'emploi au cours des trois prochaines années (voir la page 2-58);

- on entreprendra un certain nombre de projets qui permettront au Ministère d'adopter le système de traitement des données décentralisé (voir la page 2-58);

- on passera en revue les services offerts et on élaborera, après consultation avec la clientèle, des normes de service du Portefeuille (voir la page 2-60);

- on continuera de mettre en oeuvre la nouvelle Politique d'investissement dans les ressources humaines (voir la page 2-61);

- on continuera de mettre en oeuvre les modifications apportées au projet de loi C-26, *Loi sur la réforme de l'emploi dans la fonction publique* et les règlements connexes (voir la page 2-61); et

- les pourparlers se poursuivront en vue de la cession des deux autres établissements du Ministère (voir la page 2-28);

- on collaborera avec la province de la Colombie-Britannique qui remplacera 115 lits pour soins de longue durée, réservés en priorité aux anciens combattants, au Pavillon Memorial à Victoria (voir la page 2-32);

- on collaborera avec la province de Terre-Neuve qui fera faire des réparations au Pavillon des anciens combattants du Centre Leonard A. Millier situé à St. John's (Terre-Neuve) et on aménagera des installations à Corner Brook et à Grand Falls-Windsor;

- on poursuivra les efforts pour accroître le stock de lits pour soins prolongés destinés aux anciens combattants, dès l'approbation d'une politique de négociation fédérale-provinciale approuvée (voir les pages 2-25, 2-27, et 2-30 à 2-32);

- faire en sorte que le 1^{er} avril 1994, les taux d'hébergement et de repas pour les anciens combattants en établissement correspondent au taux provincial le moins élevé (voir la page 2-26); et

- on poursuivra les négociations avec des établissements contractants de l'ensemble du pays en vue de mettre en application les accords généraux d'exploitation ainsi que le programme de base (voir les pages 2-32 et 2-33).

Pensions (voir les pages 2-26 et 2-39 à 2-48)

- un montant d'environ 1,2 milliards de dollars sera versé à environ 148 500 bénéficiaires (voir les pages 2-40 et 2-41);

- on continuera d'améliorer l'efficacité des opérations des pensions en mettant l'accent sur le développement et le soutien dans le domaine informatique (voir les pages 2-46 et 2-47); et

- on continuera d'évaluer les effets de la mise en application des changements apportés au processus des pensions qui résultent des recommandations de l'Étude d'évaluation des pensions présentées en septembre 1992 (voir la page 2-46);

Soutien financier (voir les pages 2-26 et 2-49 à 2-55)

- on versera 133 millions de dollars à quelque 33 000 bénéficiaires de l'allocation d'ancien combattant (AAC) (voir les pages 2-50 et 2-51);

- on commencera la mise en application de plusieurs recommandations découlant de l'évaluation des programmes relatifs aux funérailles et à l'inhumation des anciens combattants en vue d'améliorer la prestation et la rentabilité du programme (voir les pages 2-54 et 2-55); et

A. Plans pour 1994-1995

I. Points saillants

Au cours de l'exercice 1994-1995, le Programme des Anciens Combattants prévoit ce qui suit :

Soins de santé (voir les pages 2-23 à 2-38)

- un montant de 620 millions de dollars sera payé directement aux bénéficiaires ou à leurs représentants (PAAAC), des ententes de cession d'hôpitaux, des soins en établissement et d'autres services de santé achetés (voir la page 2-29);
- on continuera d'examiner et de surveiller les dépenses engagées dans le cadre du PAAAC pour s'assurer que le programme est axé sur l'atteinte de son objectif initial (voir les pages 2-23, 2-24, 2-35 à 2-37);
- on consultera pleinement le personnel régional et les organisations d'anciens combattants pour veiller à ce que les programmes de soins de santé, particulièrement les autres services de santé achetés, visent les objectifs fixés et à ce que tout excès, double-emploi ou chevauchement soit traité de manière délicate pour les bénéficiaires (voir les pages 2-23, 2-34 et 2-35);
- on modifiera au besoin le *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* pour assurer le respect de l'exigence selon laquelle les avantages du PAAAC doivent être offerts aux pensionnés pour leur(s) état(s) indemnisé(s), et pour envisager, après consultation du personnel régional et des organisations d'anciens combattants, d'apporter de légères modifications réglementaires pour aider à atteindre les objectifs fondamentaux du PAAAC (voir les pages 2-33 et 2-37);

- on veillera à contrôler la hausse du coût des soins de santé en négociant de meilleurs prix pour les services et les prestations, y compris les soins en établissement et en coordonnant les achats avec les autres ministères (voir les pages 2-23 à 2-26, 2-34 et 2-35);

- on continuera de vérifier le revenu de tous les bénéficiaires pour s'assurer qu'ils continuent d'être admissibles aux avantages qui leur sont offerts (voir la page 2-38);
- on terminera l'aménagement de la section pour anciens combattants du nouveau Centre de santé Perley-Rideau pour anciens combattants, qui doit être prêt à l'automne de 1995. L'établissement offrira aux anciens combattants 250 lits pour soins de longue durée, suite à la cession du Foyer Rideau à la province de l'Ontario (voir les pages 2-25 et 2-30);

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédits (en dollars)			Budget	Total	Emploi réel
Programme des Anciens Combattants					
1	Depenses de fonctionnement	509 374 000	509 374 000	509 374 000	493 729 905
5	Subventions et contributions	1 492 669 000	1 492 669 000	1 492 669 000	1 458 381 587
(L)	Ministre des Anciens Combattants - Traitement et allocation pour automobile	51 100	38 325	38 325	38 325
(L)	Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8 et remboursements en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de l'ajustement de compensation, conformément à la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	12 000	154	154	154
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays (Loi de l'assurance des soldats de retour au pays)	10 000	14 606	14 606	14 606
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants (Loi sur l'assurance des anciens combattants)	539 000	445 633	445 633	445 633
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	21 983 000	14 467 000	14 467 000	14 467 000
(L)	Remboursements des montants inscrits aux recettes au cours des années précédentes	639 452	639 452	639 452	639 452
Total du Programme - Budgétaire					
		2 024 638 100	2 017 648 170	1 967 716 662	
Non budgétaire					
	Prêts à la Caisse de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants, conformément aux Parties I, II et III de cette loi modifiée par la Loi portant affectation de crédits relative au crédit L55, n° 3 1970. Limite 605 millions de dollars (montant net)		557 749 326	(12 323 075)	

Programme par activité									
(en milliers de dollars)									
Budget principal 1994-1995									
	Budget			Total			Budget principal 1993-1994		
	Budget	principal	1993-1994	Paiements	Dépenses	Fonctionnement	en capital	de transferts	
Soins de santé	2 127	462 626	**	2 785	213 730	679 141	699 262		
Pensions	349	18 840		74	1 150 617	1 169 531	1 187 234		
Soutien financier	337	26 024	***	153	164 101	190 278	183 252		
Administration du Ministère	476	33 976		108	12	34 096	32 714		
ETP*	3 289	541 466		3 120	1 528 460	2 073 046	2 102 462		
ETP en 1993-1994	3 440								

* Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 31, page 2-63.

** Comprend «d'autres services de santé achetés» au montant de 341,5 millions de dollars.

*** Comprend l'aide à l'inhumation au montant de 8,1 millions de dollars.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1994-1995	Budget principal 1993-1994
----------------------------------	----------------------------	----------------------------

Programme des Anciens Combattants

1	Dépenses de fonctionnement	527 148	527 306
5	Subventions et contributions	1 527 899	1 527 542
(L)	Ministère des Anciens Combattants - Traitement	-	51
(L)	Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8 et remboursement en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	12	12
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	10	10
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	539	539
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	17 438	17 002
Total du Programme		2 073 046	2 102 462

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (en dollars)	Budget principal 1994-1995
----------------------	----------------------------

Programme des Anciens Combattants

1	Anciens Combattants - Dépenses de fonctionnement, entretien de propriétés, y compris les dépenses afférentes à des travaux de génie, de recherches techniques et autres qui n'ajoutent aucune valeur tangible à la propriété immobilière, aux taxes, à l'assurance et au maintien des services publics; autorisation, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, d'effectuer des travaux de réparation nécessaires sur des propriétés construites en vertu de contrats particuliers à prix ferme et destinées aux anciens combattants, conformément à la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants, afin de corriger des déficiences dont ni l'ancien combattant ni l'entrepreneur ne peuvent être financièrement responsables, ainsi que tout autre travail qui s'impose sur d'autres propriétés afin de sauvegarder l'intérêt que le Directeur y possède.	527 148 000
5	Anciens Combattants - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor.	1 527 899 000

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1994-1995	2-4
B.	Emploi des autorisations en 1992-1993	2-6

Section I

Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1994-1995	2-7
1.	Points saillants	
2.	Sommaire des besoins financiers	2-10
B.	Rendement récent	
1.	Points saillants	2-12
2.	Examen des résultats financiers	2-17
C.	Données de base	
1.	Introduction	2-18
2.	Mandat	2-18
3.	Objectif du Programme	2-18
4.	Organisation du Programme en vue de son exécution	2-19
D.	Perspective de planification	
1.	Facteurs externes qui influent sur le Programme	2-22
2.	État des initiatives annoncées antérieurement	2-27
E.	Efficacité du Programme	2-27

Section II

Analyse par activité

A.	Soins de santé	2-28
B.	Pensions	2-39
C.	Soutien financier	2-49
D.	Administration du Ministère	2-56

Section III

Renseignements supplémentaires

A.	Aperçu des ressources du Programme	2-62
1.	Besoins financiers par article	
2.	Besoins en personnel	2-63
3.	Paiements de transfert	2-65
4.	Recettes	2-67
5.	Coût net du Programme	2-68
B.	Autres renseignements	
1.	Pensions	2-69
2.	Gestion des contrats immobiliers	2-72
3.	Assurance des soldats de retour au pays et des anciens combattants	2-74

2. Règlements, décrets et ordonnances (suite)

Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants
Ordonnance sur le paiement à un enfant ou à une personne qui n'est pas saine d'esprit
Règlement sur la corporation dite Last Post Fund
Décret sur la Croix du Souvenir (Première Guerre mondiale)
Décret sur la Croix du Souvenir (Seconde Guerre mondiale)
Règlement sur l'ajustement annuel des pensions et allocations
Règlement sur la formation des pensionnés
Règlement sur les comités consultatifs régionaux
Règlement sur l'assurance des soldats de retour
Décret sur la pension dans les zones de service spécial
Règlement sur les ateliers d'anciens combattants
Règlement sur les allocations aux anciens combattants
Règlement sur le Tribunal d'appel des anciens combattants
Règlement sur l'information des anciens combattants
Règlement sur les successions des anciens combattants
Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants
Règlement sur l'assurance des anciens combattants
Règlement sur les terres destinées aux anciens combattants
Règlement sur le traitement des anciens combattants
Règlement sur les indemnités de service de guerre

3. Arrangements administratifs

Le Portefeuille partage la responsabilité de l'administration des lois et règlements suivants :

Loi sur la continuation de la pension des services de défense
Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada
Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada
Loi sur la prise en charge des prestations de la Commission de secours d'Halifax

1. Lois

Loi sur le Fonds de bienfaisance de l'Armée
Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés
Loi sur le ministère des Anciens combattants
Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine
marchande et les civils
Loi sur les pensions

Loi d'établissement de soldats
Loi sur les prestations de service de guerre destinées aux agents spéciaux
Loi sur les prestations de service de guerre pour les surveillants
Loi de l'assurance des soldats de retour au pays
Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants
Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants
Loi sur l'assurance des anciens combattants
Loi sur les terres destinées aux anciens combattants
Loi sur les indemnités de service de guerre
Loi sur les allocations aux anciens combattants
Loi sur le Corps féminin de la Marine royale et le South African Nursing Service (Service sud-africain d'infirmières militaires) (Prestations)

2. Règlements, décrets et ordonnances*

Règlement sur le Fonds de bienfaisance de l'armée
Règlement sur le fonds de secours (AAC et AGC)
Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés
Ordonnance sur l'indemnisation des employés civils (Guerre) de l'État
Ordonnance sur le paiement aux personnes à charge de membres décédés ou d'anciens membres
Règlement sur la délégation des pouvoirs (LTAC)
Règlement sur la signature de documents visant l'achat de propriétés
Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation
Décret sur les prestations pour bravoure

* Les règlements suivants ont été abrogés en 1993 : Règlement sur la signature de contrats et de conventions en vue de la construction d'édifices, Règlement sur la souscription apposée aux pièces, Règlement sur l'exécution de baux et Règlement sur l'indemnisation des détenus de pénitenciers.

ALLOCACTIONS AUX ANCIENS COMBATTANTS ET ALLOCATIONS DE GUERRE POUR LES CIVILS, Anciens Combattants Canada, numéro de catalogue V44-4/1989, Ministère des Approvisionnement et Services Canada.

LE TRIBUNAL D'APPEL DES ANCIENS COMBATTANTS, Tribunal d'appel des anciens combattants, numéro de catalogue V32-57/1992, Ministère des Approvisionnement et Services Canada.

On peut obtenir ces publications à la Direction générale des communications d'Anciens Combattants Canada, au 66, rue Slater, Ottawa (Ontario), K1A 0P4.

* cassette audio disponible

Le tableau 5 donne un aperçu de la valeur estimative des prestations que les anciens combattants et les personnes à leur charge recevront au cours de cinq ans. Ces chiffres ne comprennent pas les coûts de fonctionnement, sauf pour les soins de santé qui comprennent les coûts de fonctionnement des établissements du Ministère.

Tableau 5 : Prestations versées aux anciens combattants et aux personnes à leur charge de 1990-1991 à 1994-1995

(en milliers de dollars)					
1994-1995					
Budget des dépenses					
1993-1994					
Prévu*					
Réal					
1992-1993					
Réal					
1991-1992					
Réal					
1990-1991					
Réal					
Soins de santé	619 971	566 133	544 771	489 183	441 440
Pensions**	1 150 617	1 102 176	1 096 294	1 034 472	982 015
Prestations financières et autres programmes d'aide	172 244	169 414	189 929	215 397	242 773
1 942 832	1 837 723	1 830 994	1 739 052	1 666 228	
* Prévisions au 30 novembre 1993					
** Inclut l'aide à l'inhumation.					

E. Publications du Portefeuille

Pour de plus amples renseignements sur les programmes et les services du Portefeuille, on peut se procurer les publications suivantes :

SERVICES ET AVANTAGES - ANCIENS COMBATTANTS. Anciens Combattants Canada, numéro de catalogue V32-21/1992(A/F), Ministre des Approvisionnement et Services Canada.

PROGRAMME POUR L'AUTONOMIE DES ANCIENS COMBATTANTS. Anciens Combattants Canada, numéro de catalogue V32-44/1991, Ministre des Approvisionnement et Services Canada.

ANCIENS COMBATTANTS ET PERSONNES À CHARGE : AVEZ-VOUS BESOIN D'AIDE JURIDIQUE POUR OBTENIR DES PRESTATIONS LIÉES AU SERVICE? Bureau de services juridiques des pensions, numéro de catalogue V32-58/1992, Ministre des Approvisionnement et Services Canada.

PENSIONS POUR INVALIDITÉ OU DÉCÈS LIÉS AU SERVICE MILITAIRE. Commission canadienne des pensions, numéro de catalogue V44-5/1990, Ministre des Approvisionnement et Services Canada.

Tableau 3 : Répartition des ressources humaines du Portefeuille

ETP**				
Budget des dépenses	ETP**	Prévu*	Différence	
1994-1995	1993-1994	ETP**	%	Détails à la page
Programme des Anciens Combattants	3 289	3 355,0	(66,0)	(2,0) 2-10
Programme de la Commission canadienne des pensions	57	55,0	2,0	3,6 3-6
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	131	130,0	1,0	0,8 4-6
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants	48	45,5	2,5	5,5 5-6
Prévisions au 30 novembre 1993	3 525	3 585,5	(60,5)	(1,7)

* * * L'expression «équivalents temps plein» (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées, divisées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Le tableau 4 présente le plan de dépenses du Portefeuille par activité.

Tableau 4 : Plan de dépenses par activité en 1994-1995

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses	Prévu*	Différence		Détails à la page
1994-1995	1993-1994	\$	%	
Soins de santé	679 141	626 829	52 312	8,3 2-29
Pensions	1 184 767	1 137 286	47 481	4,2 2-69
Soutien financier	190 278	187 809	2 469	1,3 2-50
Administration du Ministère	34 096	33 997	99	0,3 2-56
2 088 282	1 985 921	102 361	5,2	

* Prévisions au 30 novembre 1993

Canada et du Régime de rentes du Québec. On verra à maintenir les normes élevées de services et à continuer d'améliorer la distribution des prestations aux bénéficiaires. Aussi :

- environ 33 000 bénéficiaires recevront plus de 133 millions de dollars en allocations (voir les pages 2-50 et 2-51); et
- le Ministère continuera de diriger les opérations de tous les secteurs du programme et d'apporter les modifications qui s'imposent à la politique et aux règlements en vue d'améliorer l'efficacité, la rentabilité et la qualité du service aux clients (voir les pages 2-26, 2-27 et 2-53 à 2-55).

Administration du Ministère : Le portefeuille des Anciens Combattants parainera le Programme « Le Canada se souvient » dans le but de souligner, au Canada et à l'étranger, le 50^e anniversaire d'événements importants de la fin de la Seconde Guerre mondiale (voir les pages 2-57).

D. Plan de dépenses du Portefeuille

Le Portefeuille prévoit que ses dépenses totaliseront 2 milliards de dollars en 1994-1995. Le tableau 2 présente un sommaire du plan de dépenses par Programme. Le tableau 3 présente l'affectation des ressources humaines.

Tableau 2 : Plan de dépenses du Portefeuille par Programme

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses 1994-1995	Prévu* 1993-1994	Différence		Détails à la page
Budgétaire						
Programme des Anciens Combattants	2 073 046	1 970 235	102 811	5,2	2-10	
Programme de la Commission canadienne des pensions	4 660	4 838	(178)	(3,7)	3-6	
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	7 406	7 593	(187)	(2,5)	4-6	
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants	3 170	3 255	(85)	(2,6)	5-6	
Non budgétaire						
Remboursement de prêts consentis en vertu de la Loi sur l'établissement agricole des anciens combattants	(8 500)	1 985 921	102 361	5,2		
(Programme des Anciens Combattants)	(10 000)					

* Prévisions au 30 novembre 1993

- lorsque cela est justifié pour préserver la qualité du service et pour des raisons d'ordre financier, continuer à collaborer avec les autres ministères fédéraux et avec les gouvernements provinciaux pour l'exécution des programmes et l'utilisation des services communs et confier la distribution des services aux bénéficiaires à des organismes extérieurs afin d'accroître la l'efficacité de la prestation du programme.

2. Priorités à court terme : 1994-1995

Soins de santé : Le portefeuille des Anciens Combattants poursuivra ses efforts en vue de satisfaire aux besoins de soins de santé des anciens combattants admissibles. De plus en plus, nous nous efforcerons de faire en sorte que les programmes visent leurs objectifs initiaux afin de pouvoir compter pendant encore longtemps sur les ressources nécessaires pour répondre aux besoins de soins de santé essentiels de notre clientèle.

Les autres priorités à court terme du Portefeuille en ce qui concerne les soins de santé sont les suivantes :

- On dépensera 194 millions de dollars pour les traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires, y compris le paiement des prothèses des anciens combattants admissibles (voir les pages 2-28, 2-29, 2-33 et 2-34);

- Environ 83 000 bénéficiaires recevront 178 millions de dollars dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (voir les pages 2-28, 2-29 et 2-35 à 2-37).

- Le Ministère poursuivra ses efforts en vue de conclure des ententes fédérales-provinciales pour augmenter ou réaffecter de la façon appropriée le nombre de lits pour soins prolongés réservés aux anciens combattants (voir les pages 2-25 et 2-27 à 2-33); et

- le Ministère examinera divers moyens d'améliorer l'efficacité et le rapport coût-efficacité de son programme de soins de santé. Il continuera de vérifier les objectifs initiaux des programmes pour s'assurer qu'ils sont respectés et que les prestations et services destinés aux anciens combattants qui en ont besoin continuent de leur être consentis (voir les pages 2-23 à 2-26, et 2-34).

Pensions : Le Portefeuille maintiendra la qualité des services aux bénéficiaires à un niveau élevé (voir les pages 2-26, 2-39 à 2-48, 3-1, 4-1 et 5-1). Les prévisions sont les suivantes :

- environ 148 500 bénéficiaires recevront plus d'un milliard de dollars (1 146 millions de dollars) en prestations (voir les pages 2-39 à 2-48); et

- dans le cadre de l'opération de simplification et de rationalisation du processus des pensions, le Portefeuille continuera d'examiner les changements apportés au processus, y compris les résultats issus des recommandations de l'Etude d'évaluation des pensions (voir la page 2-46).

Soutien financier : Les paiements des allocations d'ancien combattant (AAC) aux anciens combattants (y compris les anciens combattants de la marine marchande), aux civils admissibles et aux personnes à leur charge continueront de diminuer au fur et à mesure qu'un plus grand nombre de bénéficiaires et de conjoints de bénéficiaires commenceront à recevoir des prestations en vertu de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, du Régime des pensions du

C. Priorités futures

I. Priorités à moyen terme

Les programmes des Anciens Combattants reflètent l'attention réelle portée par le Canada au bien-être de ses bénéficiaires. Aucun pays n'offre à ses anciens combattants de meilleurs programmes et prestations que le Canada et les responsables du Portefeuille sont résolus à faire en sorte que le programme soit toujours exécuté avec la même courtoisie, le même empressement et la même équité. En cette époque de restrictions budgétaires croissantes, le Portefeuille entend poursuivre l'objectif d'une prestation rentable de ses programmes en abordant la question des excès, doubles-emplois ou des chevauchements de façon à ce que les prestations et les services continuent d'être consentis à ceux et celles qui en ont besoin.

Dans l'accomplissement de sa mission, le portefeuille des Anciens Combattants doit non seulement faire face aux priorités et aux problèmes à court terme qui touchent ses activités quotidiennes, mais aussi élaborer des stratégies à long terme qui permettront de satisfaire les besoins changeants de sa clientèle. Les trois éléments importants qui déterminent les priorités au niveau stratégique sont les suivants :

- le vieillissement de la population des anciens combattants entraîne une augmentation de la demande de soins de santé qui grève à l'extrême la capacité actuelle du Portefeuille;
 - les demandes de pensions et d'avantages liés aux pensions continuent d'augmenter et la charge de travail reliée à ces demandes continue elle aussi d'augmenter;
 - de fortes pressions s'exercent sur l'organisation et sur ses ressources à cause des restrictions budgétaires fédérales et provinciales, de l'augmentation des demandes, de la hausse des coûts unitaires et du vieillissement des systèmes de soutien.
- Ensemble, ces facteurs exigent que, de façon continue, on innove et on fasse preuve de souplesse organisationnelle pour s'assurer que le portefeuille continue à offrir des prestations et des services avec sensibilité, compassion et rapidité. En même temps, il incombe au Portefeuille de voir à ce que les changements soient mis en oeuvre sans compromettre le niveau des services et tout en tenant compte de leur incidence sur le personnel du Portefeuille. Les priorités globales à moyen terme sont les suivantes :

- veiller à ce que les besoins changeants en matière de soins de santé soient respectés et à ce que les programmes de soins de santé se concentrent sur leurs objectifs initiaux;
- continuer d'assurer la perpétuation du souvenir des exploits de guerre des anciens combattants;
- poursuivre les négociations en vue d'une cession éventuelle de l'Hôpital Sainte-Anne, et continuer à examiner les options pour la gestion future du Foyer Saskatoon pour anciens combattants;
- réaffecter les ressources des secteurs où la demande diminue aux secteurs où le volume de travail augmente, assurer l'efficacité de la prestation des services et des organisations, éliminer tout excès éventuel, double-emploi ou chevauchement des processus administratifs en prévision de la diminution à long terme des ressources disponibles; et



Programme des Anciens Combattants

pensions.

ens combattants

dim.

CHARGE : En 1994-1995, 1 938 millions de dollars ou 92,8 p. 100 du budget total du Portefeuille, qui est de 2 088 millions de dollars sera distribué à environ 242 800 anciens combattants et aux personnes à leur charge de la manière suivante : près de 1 146 millions de dollars en pensions, 620 millions de dollars pour les soins de santé et 172 millions de dollars sous forme de prestations financières et de prestations provenant des autres programmes d'aide.

B. Organisation et programmes du Portefeuille

L'administration du portefeuille des Anciens Combattants est coordonnée par le Comité de régie du Portefeuille, lequel tranche les questions ayant des conséquences sur l'ensemble du Portefeuille. Le Comité est présidé par le sous-ministre d'Anciens Combattants Canada et il comprend le président de la Commission canadienne des pensions, le chef du Bureau de services juridiques des pensions et la présidente du Tribunal d'appel des anciens combattants. Le portefeuille des Anciens Combattants comprend quatre programmes :

- le Programme des Anciens Combattants, par lequel on accorde toute une gamme de prestations et de services aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et à leurs survivants;
- le Programme de la Commission canadienne des pensions, par lequel on rend des décisions sur les demandes de pensions d'invalidité et d'avantages connexes;
- le Programme du Bureau de services juridiques des pensions, par lequel on offre des services d'aide juridique gratuits lorsque des demandes ou des appels sont présentés à la Commission canadienne des pensions ou au Tribunal d'appel des anciens combattants; et
- le Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants, par lequel on étudie et on rend des décisions à l'égard d'appels interjetés dans le cas des pensions d'invalidité et des allocations d'anciens combattants.

La structure officielle des programmes du Portefeuille témoigne de l'entité juridique de chacun des organismes et fait ressortir l'autonomie de chacun d'eux en ce qui a trait à la représentation des droits et au respect des besoins des anciens combattants.

Au niveau de l'activité, le Ministère s'occupe des soins de santé, des pensions, du soutien financier et de son administration. La gestion des contrats immobiliers n'existe plus en tant qu'activité distincte : elle a été intégrée à l'administration du Ministère, au cours de l'exercice 1993-1994. Les organismes, quant à eux, s'occupent principalement des questions ayant trait aux pensions (pour de plus amples renseignements sur la collaboration entre le Ministère et les organismes relativement aux services des pensions, voir la page 2-69).

A. Rôles et attributions

Le portefeuille des Anciens Combattants est composé d'Anciens Combattants Canada et de trois organismes : la Commission canadienne des pensions, le Bureau de services juridiques des pensions et le Tribunal d'appel des anciens combattants. Ces quatre organisations travaillent ensemble pour fournir une aide financière, matérielle et physique aux anciens combattants, aux civils admissibles et aux personnes à leur charge. Cet effort coordonné ressort clairement dans l'énoncé de mission du Ministère :

Offrir aux anciens combattants, aux civils admissibles et à leur famille des avantages et des services auxquels ils ont droit; favoriser leur bien-être et leur autonomie au sein de la collectivité et perpétuer dans la mémoire de tous les Canadiens le souvenir de leurs réalisations et des sacrifices qu'ils se sont imposés.

Environ 1 750 000 hommes et femmes ont servi le Canada en temps de guerre. Quelque 116 000 d'entre eux sont morts au cours de ces guerres. Le portefeuille des Anciens Combattants a le mandat de perpétuer le souvenir de leurs sacrifices et de venir en aide aux Canadiens admissibles appartenant à l'un des groupes suivants :

- le personnel militaire et les marins de la marine marchande qui ont servi lors de la Première Guerre mondiale, de la Seconde Guerre mondiale ou de la guerre de Corée; certains civils admissibles aux prestations en raison de leurs services en temps de guerre;
- les anciens membres de la Force régulière (y compris ceux qui ont servi dans les zones de service spécial) et de la Gendarmerie royale du Canada; et
- les survivants et les personnes à charge du personnel militaire et civil.

On estime que 554 000 anciens combattants sont encore vivants, dont près de 49 500 sont des femmes. Un Canadien sur trois de sexe masculin de plus de 65 ans est un ancien combattant. La moyenne d'âge de la population des anciens combattants du Canada est de 72 ans.

Le Canada reconnaît depuis longtemps les mérites des anciens combattants et de certains civils qui ont connu les souffrances de la guerre et consenti privations et sacrifices pour contribuer aux efforts de guerre et de maintien de la paix du pays. Les programmes et activités du Portefeuille ont été conçus et établis spécialement pour eux. Les anciens combattants, certains civils, leurs survivants et les personnes à leur charge reçoivent des prestations dans les domaines suivants : soins de santé; pensions; soutien financier; gestion des contrats immobiliers; aide juridique; et appels.

Le Portefeuille assure un sain équilibre entre les coûts d'administration et les prestations et les services offerts. Son engagement soutenu envers une prestation rentable de ses programmes l'a amené à assurer un contrôle continu des coûts de fonctionnement et des incidences des programmes pour veiller à ce qu'ils visent à l'atteinte des objectifs initiaux : éliminer les éventuels excès, doubles-emplois ou chevauchements de façon à ce que les prestations et les services continuent d'être consentis à ceux et celles qui en ont besoin.

Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	1994-1995	1993-1994	Budget principal	Budget principal
Portefeuille des Anciens Combattants				
Programme des Anciens Combattants				
1	527 148	557 306		
5	1 527 899	1 527 542		
(L)				
Ministre des Anciens Combattants -				
(L)				
Traitement et allocation pour automobile	--	51		
(L)				
Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8				
et remboursements en vertu de l'article 15				
de la Loi sur les indemnités de service de				
guerre, de l'ajustement de compensation				
conformément à la Loi sur les terres				
<i>destinées aux anciens combattants</i>				
(L)	12	12		
Rajustement des engagements actuels de				
l'assurance des soldats de retour au pays	10	10		
(L)				
Rajustement des engagements actuels de				
l'assurance des anciens combattants	539	539		
(L)				
Contributions aux régimes d'avantages	17 438	17 002		
sociaux des employés				
Total du Programme	2 073 046	2 102 462		
Programme de la Commission canadienne des pensions				
10	4 214	4 465		
(L)				
Dépenses du Programme				
Contributions aux régimes d'avantages	446	438		
sociaux des employés				
Total du Programme	4 660	4 903		
Programme du Bureau de services juridiques des pensions				
15	6 623	6 878		
(L)				
Dépenses du Programme				
Contributions aux régimes d'avantages	783	765		
des employés				
Total du Programme	7 406	7 643		
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants				
20	2 826	2 893		
(L)				
Dépenses du Programme				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux	344	319		
des employés				
Total du Programme	3 170	3 212		
Total du Portefeuille	2 088 282	2 118 220		

1-2 (Anciens Combattants)

Aperçu du Portefeuille	1 - 1
Programme des Anciens Combattants	2 - 1
Programme de la Commission canadienne des pensions	3 - 1
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	4 - 1
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants	5 - 1
Index par sujet	6 - 1

La présente publication est un document de référence contenant dans ses cinq chapitres les prévisions des dépenses du portefeuille des Anciens Combattants pour 1994-1995. Elle commence par un bref aperçu du Portefeuille, puis présente un plan de dépenses pour chacun des quatre programmes du Portefeuille, soit Anciens Combattants (Anciens Combattants Canada), la Commission canadienne des pensions, le Bureau de services juridiques des pensions et le Tribunal d'appel des anciens combattants.

Chaque plan de dépenses contient des renseignements provenant des autorisations de dépenser contenues dans la Partie II du Budget des dépenses et dans le volume II des Comptes publics. Il y a donc continuité dans les budgets consécutifs, ce qui facilite l'évaluation des résultats financiers des programmes de l'exercice précédent.

Une section consacrée à l'aperçu des programmes présente ensuite les principaux éléments des plans relatifs à chacun des programmes pour l'exercice suivant, les principaux renseignements sur le rendement des programmes ainsi que diverses données de base. Ces données sont suivies d'indications sur les résultats escomptés et sur le rendement des programmes, lesquelles servent à justifier les ressources demandées. Des renseignements supplémentaires sont fournis sur la composition des ressources des programmes, avec explications et analyses.

La présente publication est conçue de manière à permettre la consultation facile de renseignements particuliers dont le lecteur peut avoir besoin. Une première table des matières générale contient uniquement les titres des divers chapitres, puis des tables des matières plus détaillées précèdent chacun des programmes. Dans chacune des sections consacrées au plan de dépenses des différents programmes, on présente un résumé des résultats financiers, avec renvois à d'autres sections du document contenant des renseignements plus détaillés. En outre, de nombreux renvois dans le texte du document permettent au lecteur d'obtenir plus d'informations sur les sujets qui l'intéressent de façon particulière.

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1994

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres librairies

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1995-III-49
ISBN 0-660-59076-X



Anciens Combattants
Canada



Budget des dépenses
1994-1995

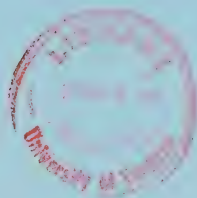
Partie III

Plan de dépenses



Western Economic Diversification Canada

1994-95
Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1994

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1995-III-82
ISBN 0-660-59077-8



1994-95 Estimates

Part III

**Western Economic Diversification
Canada**

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section while the index allows the reader to focus on topics of interest. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

It should be noted that, in accordance with the Operating Budget principles, human resource consumption reported in this Expenditure Plan will be measured in terms of employee full time equivalents (FTE). FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Table of Contents

Spending Authorities

A.	Authorities for 1994-95	4
B.	Use of 1992-93 Authorities	5

Section I

Program Overview

A.	Highlights of Plans for 1994-95 and Recent Performance	6
B.	Financial Summaries	
1.	Summary of Financial Requirements	7
2.	Review of Financial Performance	9
C.	Background	
1.	Mandate and Relationship with Other Programs	9
2.	Program Objective	10
3.	Program Description	10
4.	Program Organization for Delivery	10
D.	Planning Perspective	
1.	External Factors Influencing the Program	12
2.	New Initiatives	13
3.	Update on Previously Reported Initiatives	14
E.	Program Performance and Resource Justification	16

Section II

Supplementary Information

A.	Profile of Program Resources	
1.	Financial Requirements by Object	23
2.	Personnel Requirements	24
3.	Capital Expenditures	25
4.	Transfer Payments	26
5.	Revenue	27
6.	Net Cost of Program	28
B.	Other Information	
1.	Overview of the Western Canadian Economy	29
2.	WD Office Addresses	34
3.	References	35

Topical Index	36
---------------	----

Spending Authorities

A. Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1994-95 Main Estimates	1993-94 Main Estimates
Western Economic Diversification			
1	Operating expenditures	29,674	30,883
5	Grants and Contributions	406,311	235,912
(S)	Liabilities under the Small Business Loans Act	14,000	14,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	2,223	2,142
	Item not required Minister of Western Economic Diversification - Salary and motor car allowance	—	51
Total Department		452,208	282,988

Votes -- Wording and Amounts

Vote (dollars)		1994-95 Main Estimates
Western Economic Diversification		
1	Western Economic Diversification - Operating expenditures	29,674,000
5	Western Economic Diversification - The grants listed in the Estimates and contributions	406,311,000

Program by Activity

(thousands of dollars)

1994-95 Main Estimates

	Budgetary			Total	1993-94 Main Estimates
	Operating	Capital	Transfer payments		
Western Economic Diversification	31,294	603	420,311	452,208	282,988

B. Use of 1992-93 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)

	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use *
Western Economic Diversification			
1 Operating expenditures	32,603,000	32,603,000	28,773,321
5 Grants and Contributions	251,885,000	251,885,000	160,154,666
(S) Minister of Western Economic Diversification - Salary and motor car allowance	51,100	38,325	38,325
(S) Liabilities under the Small Business Loans Act	14,000,000	6,170,293	6,170,293
(S) Contributions to employee benefit plans	2,725,000	1,793,000	1,793,000
(S) Refunds of amounts credited to revenue in previous years	--	6,344	6,344
Total Ministry - Budgetary	301,264,100	292,495,962	196,935,949

* The actual use of resources is explained on page 9.

Section I

Program Overview

A. Highlights of Plans for 1994-95 and Recent Performance

Infrastructure: WD, in concert with western provinces, will play a leading role in the delivery of the government's Infrastructure Works Program in Western Canada. (See page 13).

Strategic Initiatives: WD will initiate a more strategic cooperative approach to economic development in Western Canada. (See page 13).

Western Cooperation Agreement: WD will work with the western provinces, business, labour and other stakeholders to establish an Economic Co-operation agreement for the economic development of Western Canada. (See page 13).

Support to Small Business: As small business is recognized as the major generator of new jobs, the Department will generally limit its program of repayable assistance to small and medium-sized businesses, usually with less than 50 employees. (See page 13).

Streamlining of Operations: Over the past few years, WD has been a leader in developing and supporting innovation in terms of reducing overhead. WD has initiated projects to share support services with other government departments. In the coming year, WD will continue to pursue the streamlining initiatives. (See page 8).

Reduction of Overlap and Duplication: WD has played an important role in discussions in Western Canada to eliminate overlap and duplication between the federal and provincial governments. As an example, the Canada-Alberta Partnership agreement on business and community development has been refocused for a savings of \$15 million over its life. (See page 8).

Program Performance: Since inception, WD has approved over 4,000 projects with funding of close to \$1.2 billion. A significant portion (80%) of these projects has been approved for small and medium-sized businesses. WD has also funded large projects which have been of a multi-firm nature (systemic projects) to enable industry associations to carry out marketing and other activities to the benefit of the membership in general, many of which fall into the small and medium-sized category. (See page 16).

Service Standards: Good program performance includes providing efficient and effective service to the Department's clients. To pursue this goal, WD established department-wide service standards covering several areas of client service delivery. Over the next year, the proposed standards will be tested through a pilot project. The results of the pilot will allow the implementation of service standards as they relate to the Western Diversification Program (WDP). (See page 18).

Agriculture: WD continues to assist the western Canadian value-added agri-food industry to become more internationally competitive by focusing on systemic issues of improved market performance, upgrading skills, and better use of technology. The Department will carry on its efforts to ensure that the interests of the western Canadian agri-food sector are included in the national agenda. (See page 21).

Trade: Assisting western Canadian business to access foreign markets and diversify exports continues to be a priority for WD. Through the International Marketing Initiative (IMI) program, some 1,500 companies, which participate as part of a western Canadian team, have received approval to attend approximately 100 international marketing events including trade shows and missions. Over the coming year, the IMI program will be integrated with the Department's strategic initiatives. (See page 15).

Procurement Advocacy: WD focuses its procurement advocacy effort on fair access, growth and expansion of the western supplier base, and balanced regional opportunities. Its goals are achieved through early, active, and formal participation in the development of procurement strategies. A measure of WD's impact is that western industrial and regional benefits flowing from major government projects, since 1988, have risen from an average of 7% to 35% of total benefits. Over the next year, WD will build on its credibility with western businesses, by assisting them to sell specialized capabilities and form alliances in the international marketplace. (See page 19).

International Competitiveness: For the past four years, the international competitiveness of western Canadian firms has been increased through WD's Quality Assurance Assistance Program (QA). In a recent evaluation of the QA program, a high percentage (85%) of clients surveyed indicated that the QA program helped or will assist to generate export sales. Over the coming year, WD will be addressing some of the issues raised in the QA program evaluation. (See page 14).

B. Financial Summaries

1. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements for 1994-95

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast ⁽¹⁾ 1993-94	Change
Western Economic Diversification	452,208	196,980	255,228
Human resources ⁽²⁾	301	287	14
Revenue ⁽³⁾	50,630	43,666	6,964

⁽¹⁾ Forecast as of November 30, 1993.

⁽²⁾ See Figure 10, page 24, for additional information on human resources.

⁽³⁾ See Figure 13, page 27, for additional information on revenue.

Explanation of Change: The 1994-95 Main Estimates figure reflects the funding required to support departmental initiatives in the upcoming fiscal year as well as the operating requirements of the Department. The increase of \$255.3 million (130%) over the 1993-94 forecast is due primarily to the implementation of the government's Infrastructure Works Program in Western Canada and the increased programming requirements of WD.

Revenues are expected to increase as more repayable projects are completed and repayments come due. Revenues collected by WD are not credited to the Department's budget. Additional details on revenues are provided in Figure 13, on page 27.

As shown on page 4 under Authorities for 1994-95 - Part II of the Estimates, the 1994-95 Main Estimates figure is \$169.2 million more than the 1993-94 Main Estimates. This increase is the net result of the implementation of the Infrastructure Works Program in Western Canada and the reductions announced in the April, 1993 budget.

As a result of reductions to WD's budgets over the past few years, the Department has implemented a number of initiatives to streamline its operations. WD has always been a pioneer in developing and supporting innovation in terms of reducing overhead and eliminating overlap and duplication. Since the inception of WD in 1987, the concept of shared services has been applied in a number of areas. One example of this is the use by WD of library services of other government departments on a cost recovery basis rather than establishing and maintaining a WD library. Recent changes to the departmental audit policy generated about \$500,000 in annual savings. In the area of administrative systems, the focus has been on the development and acquisition of systems that can be shared across departments, resulting in cost savings for the government. The Department's Human Resources Information System and Financial and Project Monitoring System have both been selected as systems to be used by other federal departments.

Finding new ways of doing business is an ongoing process at WD. The Department is now studying a number of initiatives to streamline its operations. Two pilot projects are underway for sharing of support services in Edmonton and Saskatoon. Discussions are underway in Ottawa for WD to provide personnel, finance and informatics services to other government departments. A number of other initiatives are being considered.

As well as being active in supporting streamlining within the federal government, WD has played an important role in discussions in Western Canada to eliminate overlap and duplication between the federal and provincial governments. Initiatives are now being negotiated in Alberta that will result in the harmonization of environmental regulations, joint audit work and closer cooperation of federal and provincial geological surveys. In economic development, the Canada-Alberta Partnership agreement on business and community development has been refocused for a savings of \$15 million over its life.

In response to the reductions in grants and contributions resources announced in the April, 1993 Budget, changes were made to the WDP guidelines to save money and increase repayments. Examples of the changes include the requirement for a higher ratio of private sector equity, and tighter repayability requirements.

Explanation of 1993-94 Forecast: The 1993-94 forecast of \$197.0 million, based on information known to the Department as of November 30, 1993, is 30% less than the 1993-94 Main Estimates of \$282.9 million (see Spending Authorities, page 4). The difference is primarily due to the multi-year nature of the program, whereby funding on projects will generally be expended over several years. As a consequence, actual cash payments to WD clients flow over several years, even though a commitment to finance a portion of the project is made in the first year. Of the total dollars committed to a project, say, over a five year period, on average only 15 cents on the dollar flows in the first year, with the remaining 85 cents flowing gradually over the remaining three to four years.

The difference can also be attributed to the continued economic slowdown which affected the country as a whole. This has resulted in delays by many companies in the implementation of projects supported by the Department. In turn, WD's cash requirements for 1993-94 are lower than originally forecast in the Main Estimates for the same year.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Financial Results for 1992-93

(thousands of dollars)	1992-93		
	Actual	Main Estimates	Change
Western Economic Diversification	196,936	301,264	(104,328)
Human resources (FTE) *	296	320	(24)
Revenue credited to the CRF	36,386	35,104	1,282

* See Figure 10, page 24 for additional information on human resources.

Explanation of Change: The \$196.9 million in actual 1992-93 expenditures reflects the multi-year nature of project requirements as explained above in the Explanation of 1993-94 Forecast. WD's expenditures have grown from \$137.5 million in 1989-90, to \$196.9 million in 1992-93.

C. Background

1. Mandate and Relationship with Other Programs

On June 28, 1988, the Western Economic Diversification Act was proclaimed. It mandates WD to promote the development and diversification of the economy of Western Canada and to advance the interests of Western Canada in the development of national economic policy.

The Department is also responsible for administering for the West certain programs which were previously administered by the Department of Regional Industrial Expansion. These programs are the Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), the General Development Agreements (GDAs), the Industrial and Regional Development Program (IRDP), and the Western Transportation Industrial Development Program (WTID). Although no new projects are approved under these programs, WD is continuing to make payments to clients for individual projects previously approved. This is due to the multi-year nature of projects as described in the Explanation of 1993-94 Forecast on page 9.

2. Program Objective

The objective of the Department of Western Economic Diversification is to promote economic diversification in Western Canada in a manner that provides added influence for the West in national policy and decision-making, that improves client services in the West, and that facilitates federal-provincial coordination.

3. Program Description

The Western Diversification Program more effectively guides, in close co-operation with western stakeholders, federal government policies, regulations, and resources so that they become more constructive instruments of western economic growth and diversification.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Department has a single activity, entitled "Western Economic Diversification".

Organization Structure: In accordance with section 7 of the Western Economic Diversification Act, the Department has established its headquarters office in Edmonton, Alberta. A regional office is located in each of the western provinces, with a liaison office in the national capital region.

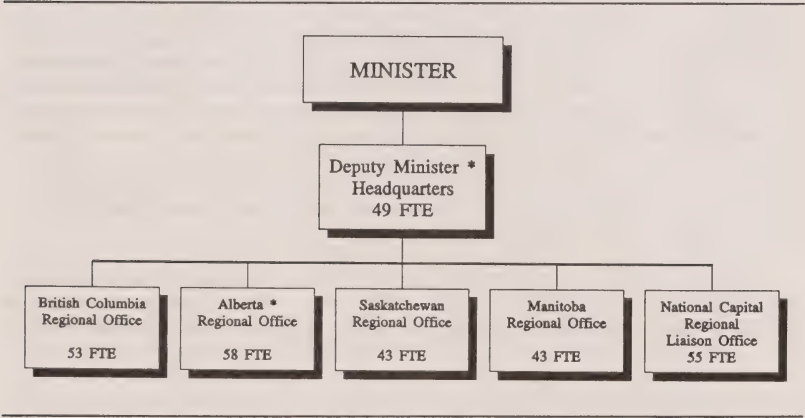
The Deputy Minister is the head of the Department. Each regional office is headed by an Assistant Deputy Minister, who reports to the Deputy Minister, as does the Senior Assistant Deputy Minister who manages the liaison office in the national capital region. The organizational components of the headquarters office reporting to the Deputy Minister are the Programs and Planning and Public Affairs Branches. The Programs and Planning Branch is responsible for the effective coordination of operational policy, program planning, and economic analysis; monitoring the business operations of the regional offices in the delivery of programs; and the quality assurance of the project approval process. The Public Affairs Branch is responsible for the overall development and administration of public affairs and communications on a department-wide basis.

The Assistant Deputy Ministers in each region are accountable to the Deputy Minister for the representation, coordination, and administration of departmental objectives within the region; the delivery of departmental programs; and the coordination of economic research and planning activities affecting the region. They are also responsible for the definition of provincial needs and priorities; the representation of departmental interests with provincial governments, trade, labour and industry organizations, other federal departments, and the general public; the receipt, assessment, and approval of business proposals; and problem-solving and pathfinding to help enterprises overcome impediments to expansion and diversification. Pathfinding involves directing clients to appropriate sources of assistance in the federal, provincial, and municipal governments and the private sector. This is accomplished by identifying the support required by a client, establishing contact between a client and a suitable agency and, in the end, ensuring that a client's needs have been addressed.

The Senior Assistant Deputy Minister is accountable to the Deputy Minister for directing the administration of the Department including the provision of executive support services to the Minister; support services to the whole organization including resource allocation, financial comptrollership and various professional services, administration, human resources services, and internal audit and program evaluation; developing framework policies, and industrial regional benefits associated with federal government procurement; and advocating western interests within the federal government by influencing federal policies and programs.

A shift in focus from a project-based program towards greater emphasis on pan-western strategic initiatives will likely necessitate some changes to WD's organizational structure. These changes will be determined and implemented as new directions evolve.

Figure 3: 1994-95 Human Resources by Organization



* The total human resources complement in Edmonton, Alberta is 107 full-time equivalents.

The funding identified for western diversification supports eligible projects within Western Canada. Project resources are not allocated by province but, rather, are available to any western project which will achieve economic diversification within the policy framework of the Department.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The western provinces have made significant strides towards a more diversified economy with WD help; 64% of projects supported by WD are in the manufacturing and service sectors, 13% of projects relate to value-added agriculture processing, and 17% to the technology sector, all of which are of economic importance in Western Canada.

The resource industries continue to play a key role in western prosperity, both as commodities and inputs into Western Canada's manufacturing industries. Recent increases in commodity prices and an exchange rate that has become more favourable to exporters are good news in Western Canada. The economic situation of the four western provinces is discussed in more detail beginning on page 29.

Both domestic and foreign investors are recognizing new opportunities in Western Canada. Environmental concerns are a major factor in consumer and corporate decision making worldwide, and western Canadian businesses are well equipped to take advantage of opportunities to develop new products, services, and technologies that are environmentally friendly.

Quality-based business strategies are seen by a growing number of western Canadian businesses as essential for their continued growth and survival in an increasingly competitive global marketplace. The emphasis on quality standards is increasing globally and western Canadian businesses, with the help of WD, are ensuring that their products meet international quality standards. Implementing a quality management strategy involves considerable risk and cost, and there is currently a scarcity of quality management infrastructure in Western Canada.

As global competition accelerates, the rapid introduction, diffusion, and commercial application of the results of research and development are necessary prerequisites for western Canadian firms to increasingly expand and compete in the world arena.

Other factors helping Western Canada reach full economic potential include the additional trade opportunities expected from further negotiations on the General Agreement on Tariffs and Trade, the implementation of the North American Free Trade Agreement, and the growth of trade with Asia.

Creating jobs and economic growth in this period of fiscal restraint will require cooperation between federal and provincial governments. Western Canadian Premiers recently released a communique calling for cooperative and comprehensive strategies to deal with economic renewal and employment growth. To this end, the Department will work with the western provinces in implementing strategic initiatives and an Economic Cooperation Agreement to assist economic renewal in Western Canada. These are discussed in more detail on page 13.

2. New Initiatives

In response to these external factors and in addition to continuing initiatives, the Department will pursue the following in 1994-95:

Infrastructure: WD, in concert with the western provincial governments, will play a leading role in the delivery of the government's Infrastructure Works Program in Western Canada. The President of the Treasury Board is the Minister responsible for Infrastructure, a national \$6 billion two-year program, which is a high priority of the federal government. The Minister of Western Economic Diversification is responsible for its delivery in the West. The aim of the program is to generate short and long-term employment while enhancing economic productivity and environmental quality and accelerating economic recovery. The program will renew and enhance physical infrastructure across communities in the West. The Infrastructure Works Program is equally cost-shared among the federal, provincial and municipal levels of government. In 1994-95, this involves, for Western Canada, a total expenditure of \$549.9 million with the federal share being \$183.3 million.

Strategic Initiatives: WD will initiate a more strategic, cooperative approach to economic development in Western Canada. The federal government through WD will work with provincial governments, business, labour, universities and other institutions in Western Canada to identify areas of key strategic importance and develop action plans to capitalize on the potential of these areas. This cooperative approach to strategically address opportunities on a pan-western basis is currently under development for implementation early in the fiscal year. Specific sectors that are the target of such cooperative ventures include: value-added agriculture, transportation, tourism, higher education and training, financing and capital markets, and western economic think tanks.

Cooperation on these broad-based strategic initiatives will mean a better utilization of government resources and reflect the government's policy of pooling strengths and removing duplication in order to maximize investment by both the public and private sectors in Western Canada.

Western Cooperation Agreement: The Department will work with the Economic Development Ministers of the four western provinces and with business, labour and other stakeholders to establish an Economic Cooperation Agreement for the economic development of Western Canada. The proposed agreement would strengthen the economic base of Western Canada through initiatives which maximize resources within the region. It is expected that this Agreement will involve the coordination of existing activities and will not require additional resources.

Support to Small Business: On November 26, 1993, the Minister of Western Economic Diversification announced that the Department would restrict its program of repayable financial assistance to small and medium-sized businesses, usually with less than 50 employees. Since small business is recognized as the major generator of new jobs, this shift in focus is designed to make the most effective use of scarce resources to maximize both economic growth and job creation.

Of the over 4,000 projects approved by WD to November 30, 1993, 80% have been approved for businesses with fifty or fewer employees. This represents approximately \$600 million or 64% of total approved funding.

3. Update on Previously Reported Initiatives

The following provides an update on initiatives previously reported in Part III of the Estimates:

International Competitiveness: For the past four years, WD has had a Quality Assurance Assistance Program (QA) that assists companies to obtain recognized quality standards such as those set by the International Standards Organization (ISO), Canadian Standards Association and others. This program has increased the international competitiveness of the firms and has helped to better position them to compete for government procurement contracts both at home and abroad.

A recent review of the QA program concluded that WD support through this program had significantly assisted western Canadian companies to increase sales, particularly in exports markets. The sampling of companies supported under the QA program showed that 70% indicated the QA program had helped increase business. Almost 85% of companies interviewed felt that the QA program had helped or is expected to help in generating export sales. Many attributed penetration of international markets as a result of obtaining an ISO registration. During the next year, WD will address the issues raised in the QA review, such as the emphasis on strategic sectors, assistance to consulting costs, and streamlining of program administration.

From the inception of the QA program in November, 1989 up to November 30, 1993, WD has approved 354 projects for total assistance of \$20.3 million.

WD also continues to support systemic projects that promote awareness of quality management in important areas like customer satisfaction and employee commitment to company objectives. These projects are undertaken as part of the Western Diversification Program (WDP), complementing the support provided under the QA program.

Rural Development: Many rural businesses and residents across Western Canada are struggling to cope with unstable market conditions and economic uncertainty. The impact of economic change is often sudden and can be extremely disruptive to entire rural communities.

WD recognizes that rural development is essential if stability and growth are to occur in rural communities across Western Canada. Approximately one third of approved WDP projects continue to be in non-metropolitan and rural communities in Western Canada; specific research, capital and marketing projects continue to be undertaken in rural communities with WDP support.

Major Cost-Shared Projects: WD has been involved in a number of major cost-shared projects this past year, for example, the \$7.2 million B.C. Salmon Marketing Council project, which is funded by a non-repayable WD contribution of \$3.4 million, a B.C. government contribution of \$3.3 million, marketing partners of \$2 million, and an industry levy of \$3.3 million. This project will assist with initiatives related to the Council's four year strategic export and domestic marketing program.

Research and Development: Technology companies offer great potential for the diversification of the western Canadian economy. The continued growth and success of technology companies, however, is heavily dependant upon the efficient commercialization of the outcomes of research and development programs.

WD will continue to fund industry to conduct commercially-oriented research and development projects which lead to new commercial products, new technology, or enhanced international competitiveness.

As well, WD recognizes that the creation and nurturing of strategic alliances, partnerships and networks between universities, research councils, and private industry is fundamental to the success of research and development projects and the commercialization of new products and technologies. WD will therefore continue to seek new ways to support these activities.

Trade and related initiatives: The International Marketing Initiative (IMI) program has assisted western Canadian business to access markets and diversify exports through participation in trade missions and trade events. Some 1,500 companies, which participate as part of a western Canadian team, have received approval to attend approximately 100 IMI events with total funding contributed by WD of about \$7.5 million since the inception of the IMI program. Over the next year, this program will be integrated with the Department's Strategic Initiatives.

Performance information on other previously reported initiatives which have been integrated into WD's ongoing operations is provided in sub-section E on page 16. These include Service to the Public on page 18; Communications Activities on page 19; Environmental Issues on page 21; and Partnership Agreements on page 22.

E. Program Performance and Resource Justification

The effectiveness of the WDP is measured against its objective to promote western economic diversification in a manner that provides added influence for western Canadians in national policy and decision-making, improves client services in Western Canada, and facilitates federal-provincial coordination. This objective is achieved through economic expansion, service to the public, advocacy of western interests and procurement, communications activities, and various program components.

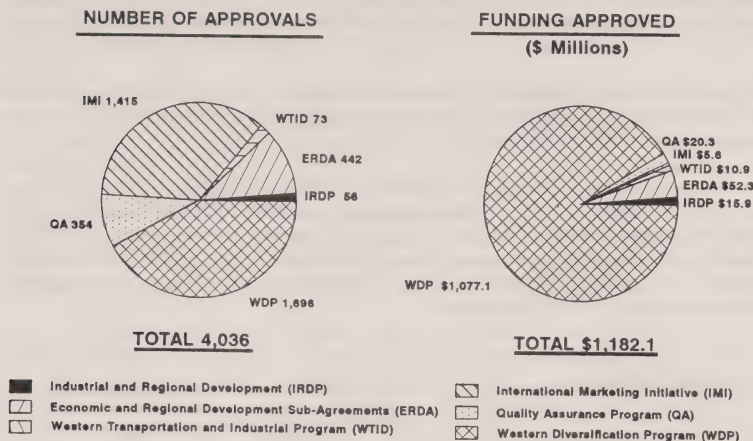
Economic Expansion: The Department has supported economic expansion by providing direct assistance to western businesses. Assistance approved by province as of November 30, 1993 is presented in Figure 4 below; assistance by program for projects in progress is presented in Figure 5, on page 17.

Figure 4: WD Projects Approved as of November 30, 1993

	\$ MILLIONS	NUMBER OF PROJECTS
I. Regular Projects ⁽¹⁾		
British Columbia	\$ 301.6	1,548
Alberta	269.4	1,338
Saskatchewan	132.7	519
Manitoba	232.7	626
Sub-Total	\$ 936.4	4,031
II. Major Initiatives ⁽²⁾	245.7	5
Total Projects in Progress	\$1,182.1	4,036
Projects not proceeding at this time ⁽³⁾	\$ 242.5	748
TOTAL APPROVED	\$1,424.6	4,784

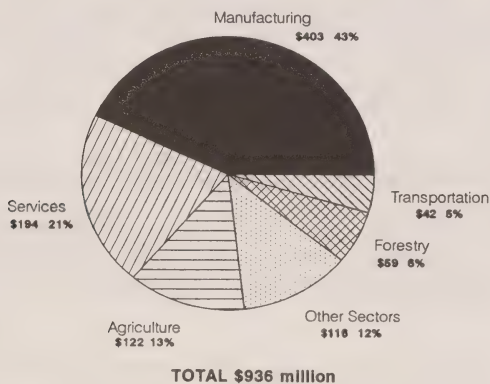
- (1) Regular projects are those projects for which support is provided to individual companies through the WDP and the programs previously administered by the Department of Regional Industrial Expansion. These are the ERDAs, GDAs, IRDP and WTID.
- (2) The major initiatives are the Canada-British Columbia South Moresby Agreement, the Salmonid Enhancement Initiative, the Soil Conservation Initiative, the Low Sulphur Coal Initiative, and the National Agriculture-Biotechnology Initiative. The major initiatives benefit individual industrial sectors rather than specific companies.
- (3) Projects not proceeding at this time are regular projects which have been approved for funding but where the company has decided not to proceed with the project.

Figure 5: Approvals for Projects in Progress, to November 30, 1993 by Program



Of the \$936 million in funding approved for regular projects (see Figure 4), the largest dollar share supports projects in the manufacturing and services sectors as shown in Figure 6.

Figure 6: Funding Approved for Regular Projects as of November 30, 1993 by Sector



As of November 30, 1993 more than 13,700 applications have been received by the Department. Small business projects reflecting the entrepreneurial spirit of western Canadians represent the majority of approved projects. Of the over 4,000 projects approved by WD to November 30, 1993, 80% are for businesses with 50 or fewer employees. This is approximately \$600 million or 64% of total approved funding. In addition, many firms and organizations have benefited from WD's pathfinding services, enabling their projects to get underway.

Most projects assisted to date have numerous funding partners and must have significant equity involvement of the proponent, often supplemented by additional capital from the private sector or other government programs.

For every dollar contributed by WD, additional investment is generated from the private sector, as well as from other government departments and other levels of government. Such additional investment is levered in the sense that the investment would not occur without WD participation (see Figure 7). Leverage from Other Sources does not take into account repayments. Leverage from Other Sources: Net of Repayments shows the leverage when taking into account repayment of WD's investment.

Figure 7: Leverage *

	Western Diversification Program
Leverage from Other Sources	2.60
Leverage from Other Sources: Net of Repayments	13.40

* These figures relate only to Regular Projects, as displayed in Section I of Figure 4, on page 16.

Service to the Public: Good program performance includes providing efficient and effective service to the Department's clients. The WDP was designed to be flexible in order to ensure a high level of service to the public. WD works closely with project proponents to make sure they fully understand the programs. This emphasis on service is found throughout the Department and is evident in ongoing consultation and dialogue with both the public and our employees.

To further the pursuit of its goals, WD has established department-wide service standards covering several areas of client service delivery. Groups of WD clients in all western provinces were surveyed to obtain their views on the appropriateness of the proposed service standards. A four-month pilot project to initially test the proposed standards was begun in November, 1993. Once the pilot project is completed, the service standards will be finalized and posted in the reception areas of all offices. Departmental performance against the service standards will be monitored on an ongoing basis.

In August, 1992 the Department opened a Canada Business Service Centre (CBSC) at Canada Place in Edmonton. This CBSC began as a partnership of seven federal agencies; both the Province of Alberta and the City of Edmonton are now involved. WD is also engaged in negotiations with the Province of Alberta for the development of a joint federal/provincial business service; the CBSC would merge with selected provincial services and be made available throughout Alberta.

A second CBSC is now operating in Vancouver in cooperation with the government of British Columbia. As the managing department, WD conducted negotiations with the provincial government and participating federal departments to ensure a timely opening of the new CBSC in August, 1993.

Communications Activities: Over the last year, WD communicated with the business community of Western Canada to increase awareness of the government's economic development activities in the four western provinces. The primary focus of these communication activities was repayability, as contributions increasingly became due for repayment.

In light of the government's announcement of a no-frills communications policy and the recent reductions to communications budgets, WD anticipates discontinuing publication of its Annual Report as permitted by amendment to Section 157 of the Financial Administration Act. This report will likely be replaced by a Report to Canadian Business, which was first published to mark the Department's fifth anniversary. It is less costly than the Annual Report and was well accepted by the business community.

Advocacy of western Canadian interests and Procurement: WD advocates for Western Canada by focusing its procurement effort on fair access to government contracts, growth and expansion of the western supplier base, and balanced regional opportunities. These goals are achieved through early, active, and formal participation in the development of procurement strategies. WD helps to establish the purchasing strategies for Major Crown Projects (generally over \$100 million) and for purchases between \$2 million and \$100 million. WD is also involved with government buyers on smaller contracts when a western company questions the fairness of the opportunity to compete.

WD works with western businesses, government departments, and large national and multi-national companies to:

- match the capabilities of western companies with the government's operational requirements;
- inform prime contractors about western companies and assist in developing business arrangements among these companies;
- advise western companies about domestic and international public sector procurement opportunities;
- organize tours of the western supplier base for prime contractors so that interested companies are briefed and are provided with the opportunity to sell goods and services to the prime contractors; and

- market western companies' capabilities to government departments and buyers.

One measure of WD's impact is that western industrial and regional benefits flowing from major government projects have risen from an average of 7% of total benefits to 35% since 1988, after WD became involved.

Over the next year, WD will build on its credibility with western businesses, by assisting them to sell specialized capabilities and form alliances in the international marketplace.

Level of Repayability: The government's repayable contribution policy requires that most contributions to business be repaid. Since its inception, WD has adopted the policy of repayability. From August 4, 1987 to November 30, 1993, a total of \$79 million has been repaid. During the 1993-94 fiscal year, it is expected that about \$25 million will be repaid rising to some \$32 million during the 1994-95 fiscal year (see Figure 13, page 27).

Nearly 77% of repayable contributions have not yet reached the repayment phase. The majority of projects already in the repayment phase are on schedule; of these, 154 projects have fully repaid \$8.3 million as of November 30, 1993. The value of repayable contributions as of November 30, 1993 is shown in Figure 8 below.

Figure 8: Value of Repayables as of November 30, 1993*

(millions of dollars)	Total Assistance	Percentage Repayable	Repayable Assistance	Non-Repayable Assistance
Western Diversification Program	\$857.3	74%	\$638.7	\$218.6
Industrial and Regional Development Program	15.9	18%	2.8	13.1
Western Transportation Industrial Development Program	10.9	37%	4.0	6.9
Economic and Regional Development Agreements	52.3	54%	28.0	24.3
TOTAL	\$936.4	72%	\$673.5	\$262.9

* This table includes only Regular Projects, as displayed in Section I of Figure 4, on page 16.

Program Components

The following program components have also contributed to the achievement of WD's goals and objectives.

Environmental Issues: WD continues to support projects which promote sustainable development and diversification. Many companies assisted by WD have developed products which are playing an important role in the protection, enhancement and preservation of our environment.

The global market for environmental goods and services is estimated at \$250 billion per annum and is expected to experience rapid growth for the next decade and beyond. This represents a significant opportunity for over 2,000 firms in Western Canada which produce environmental products and provide environmental services for the development and marketing of environmental technologies domestically and internationally. WD will ensure, through its advocacy and program functions, that western Canadian environmental companies are well positioned to take advantage of this emerging market opportunity.

Consistent with WD's diversification mandate, and the government's priority for the environment, the Department will continue to support the commercialization of new environmental technologies by western businesses, and the development of new markets for western environmental technology firms.

Agriculture: WD assists the western Canadian value-added agri-food industry to become more internationally competitive by focusing on systemic issues of improved market performance, upgrading skills, and better use of technology. Support has been provided for the establishment of an alliance of western Canadian food processors for pooling of resources to better exploit export market opportunities. Systemic studies of human resource skills needs for food processors and of technical impediments to export market access were funded by WD. WD, in cooperation with western food producers, will act on the recommendations of these studies to improve export performance.

Under the National Agricultural Biotechnology Initiative, financial support was provided to a number of projects including the development of a bio-control agent for spider mites, and the development of methodologies to reliably identify disease resistant canola. As well, a study was supported to investigate the feasibility of establishing an environmental toxicology service.

WD will continue to advocate the interests of the western Canadian agri-food sector within the national agenda. Significant federal policies are expected to emerge in the areas of agri-food sectoral adaptation and competitiveness. WD will continue to identify and act upon strategic priorities and opportunities in these areas.

Partnership Agreements: The Partnership Agreements in Western Canada, are now in the implementation stage. They include both federal and regional priorities, and are directed at cost-shared or collaborative programs with the four western provinces. Administration is carried out by the responsible federal departments. WD continues to manage the Partnership Agreement framework, including the \$2 million planning fund established to provide support for planning activities and studies initiated by the federal government and the western provinces.

Systemic Projects: WD has funded a number of large systemic projects of a multi-firm nature thus enabling industry associations to carry out marketing or other activities to the benefit of the membership. For example, WD funding to the shakes and shingles industry of British Columbia has proven to be valuable to over 100 manufacturers in the small and medium-sized categories. Similarly, funding provided to the Prairie Implement Manufacturers Association in Regina assisted inventors and innovators in the agricultural equipment field to develop inventions and help match innovators with firms possessing appropriate manufacturing capabilities.

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 9: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Personnel			
Salaries and wages	17,098	16,736	16,297
Contributions to employee benefit plans	2,223	2,142	1,793
	19,321	18,878	18,090
Goods and Services			
Transportation and communications	2,557	2,301	2,234
Information	500	661	570
Professional and special services	3,530	3,295	2,845
Rentals	207	213	207
Purchased repair and upkeep	33	66	33
Utilities, materials and supplies	430	361	430
Other subsidies and payments	0	2	11
Goods and Services from Internal Sources	4,716	5,355	5,623
	11,973	12,254	11,953
Capital			
Minor capital*	603	379	568
Controlled capital**	0	0	0
	603	379	568
Transfer Payments			
Grants	5,000	5,000	0
Contributions	415,311	160,469	166,325
Total Transfer Payments	420,311	165,469	166,325
Total Expenditures	452,208	196,980	196,936

* Minor capital is the residual after the amount of controlled capital has been established. In accordance with the Operating Budget principles, these resources would be interchangeable with Personnel and Goods and Services expenditures.

** Controlled capital contains budgetary expenditures for investment in: the acquisition of land, buildings and engineering structures and works; the acquisition or creation of other capital assets considered essential to ongoing program delivery; and major alterations, modifications or renovations that extend the use of capital assets or change their performance or capability.

2. Personnel Requirements

Figure 10: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1994-95	FTE Forecast 1993-94	FTE Actual 1992-93	Current Salary Range	1994-95 Average Salary Provision
OIC Appointments ¹	1	1	1	45,600 - 170,500	--
Executive ²	28	26	27	63,300 - 128,900	91,715
Scientific and Professional	5	3	3	19,270 - 128,900	72,897
Administrative and Foreign Service	194	183	188	14,810 - 79,497	60,300
Technical	3	3	4	14,089 - 88,992	39,142
Administrative Support	70	71	73	16,648 - 48,804	29,478
Operational	0	0	0	17,489 - 72,845	--
	301	287	296		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The current salary range column shows the salary ranges by occupations group as of October 1, 1993. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

¹ This includes all those at the DM level and all GICs.

² This includes all those in the EX-1 to EX-5 range inclusive.

3. Capital Expenditures

Figure 11 presents capital expenditures from 1992-93 to 1994-95. Capital expenditures make up .1% of the total 1994-95 Main Estimates of the Department.

Figure 11: Distribution of Capital Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates	Forecast	Actual
	1994-95	1993-94	1992-93
Construction and acquisition of machinery and equipment	603	379	568

The nature of the equipment purchased is primarily telephone and message communications equipment, photocopiers, workstations, and other informatics related items.

4. Transfer Payments

Grants and contributions make up 93% of the 1994-95 Main Estimates of the Department. Figure 12 presents a summary of all grants and contributions.

Figure 12: Details of Grants and Contributions

(dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Grants			
Grants for the Western Diversification Program	5,000,000	5,000,000	0
	5,000,000	5,000,000	0
Contributions			
Contributions under programs or for projects that promote or enhance the economic development and diversification of Western Canada, including the initiation, promotion or expansion of enterprises, the establishment of new businesses, research and development activities, the development of business infrastructure, and selective contributions to other programs affecting regional and economic development in Western Canada	213,682,000	152,670,561	154,812,131
Contributions to the western provinces under the Canada Infrastructure Works Agreements	183,319,000	--	--
Contributions under the Industrial and Regional Development Act and outstanding commitments under discontinued predecessor programs	4,000,000	1,007,608	1,113,692
Contributions under Sub-Agreements made pursuant to Economic and Regional Development/General Development Agreements	310,000	1,753,053	3,615,527
Contributions under the Western Transportation Industrial Development Program	0	38,078	613,316
(S) Liabilities under the Small Business Loans Act	14,000,000	5,000,000	6,170,293
	415,311,000	160,469,300	166,324,959
	420,311,000	165,469,300	166,324,959

5. Revenue

Repayable contributions, to be repaid in future years, comprise about 72% of the assistance provided by WD for all projects excluding the major initiatives. (see page 20). Revenues are expected to increase as more repayable contributions become due. Figure 13 provides a listing of revenue by type for WD. This revenue is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the Department.

Figure 13: Revenue by Type

(thousands of dollars)	Estimates 1994-95	Forecast 1993-94	Actual 1992-93
Repayment of repayable contributions	32,000	25,000	20,899
Adjustment to prior year's Payables at Year End	9,000	9,000	13,369
Service fees under the Small Business Loans Act	9,000	9,000	1,408
Interest on loans for the Special Areas and Highways Agreements	330	366	406
Miscellaneous Revenue	300	300	304
	50,630	43,666	36,386

6. Net Cost of Program

The Main Estimates of the Department include only those expenditures to be charged to its voted and statutory authorities. Other cost items, as well as revenue, need to be taken into account to arrive at the net cost of the Program. Details are provided in Figure 14.

Figure 14: Total Estimated Cost of the Program for 1994-95

(thousands of dollars)	1994-95	1993-94
Operating expenditures	31,294	32,473
Capital	603	603
Transfer Payments	420,311	249,912
Main Estimates	452,208	282,988
Services received without charge		
Accommodation - from Public Works and Government Services Canada	1,621	1,900
Pay Compensation Administration - from Public Works and Government Services Canada	34	34
Employer's share of employee benefits covering insurance premiums and costs - from Treasury Board Secretariat	683	620
	2,338	2,554
Total program cost	454,546	285,542
Less: Revenues credited directly to the Consolidated Revenue Fund *	50,630	46,758
Estimated net program cost	403,916	238,784

* See page 27 for details.

B. Other Information

1. Overview of the Western Canadian Economy

Over the years, Canada's four western provinces have enjoyed significant wealth and vitality founded on natural resources, many of which are exported to other countries. Today Western Canada contributes 30% of Canada's economic output, which is about equal to its share of the nation's population.

There are some important differences between the western economy and that of the rest of Canada.

- Western employment in agriculture is about twice the national average.
- Employment in other primary industries is about two-thirds higher than the national average.
- In Western Canada, 10% of jobs are in manufacturing compared to 17% nationally.
- Six primary commodities - crude oil, softwood lumber, natural gas, wheat, woodpulp, and coal - represent more than one half of Western Canada's international exports.
- In contrast, Ontario's six top commodities are much higher in value added and are: vehicles and vehicle parts, mechanical machinery, electrical machinery, iron and steel, paper and paper products, as well as plastics and plastic products. These make up 70% of Ontario's exports.

Along with differences in products, there are important differences in export markets between Western and Central Canada.

- About 50% of Western Canada's exports, compared to 80% of Central Canada's exports, are to the United States.
- Almost 20% of western exports are destined for Japan, with natural resources from British Columbia accounting for half of these. In contrast, Japan accounts for less than 2% of Central Canadian exports.

The following is an economic profile and outlook for each of the four western provinces.

Economic Profile - British Columbia - British Columbia's forecast 1993 Gross Domestic Product (GDP) growth of 4.1% is the second strongest of all provinces in Canada. This will push the value of B.C.'s economy to roughly \$80 billion annually.

Natural resources directly contribute 7% to GDP while manufacturing contributes another 13% to provincial output. The forestry sector, which includes the production of lumber and wood products, as well as the manufacturing of newsprint, pulp and paper, dominates B.C.'s economy. The forestry sector represents one-third of the goods-producing sector in the province and one-half of total provincial exports. Other key resource industries are mining, agriculture and fishing.

The province's dependence upon traditionally volatile natural resource prices has resulted in a highly cyclical economy. However, while the commodity industries remain the backbone of industrial activity, several key factors are leading to significant diversification within the economy. With nearly as many exports destined for Asia as for the U.S., the province has enjoyed some measure of buoyancy from strong growth in many of the Asian markets over the course of the recession. Other factors contributing to the buoyancy of the B.C. economy include Asia Pacific investment and tourism, an increasingly sophisticated service sector, and an expansion of the diversified-manufacturing and high technology sectors.

The British Columbia Outlook - At present the key source of economic buoyancy within B.C. has been a high rate of in-migration to the province. In 1993, some 62,000 persons relocated to B.C., down slightly from the record of 70,000 in 1992. This is having a very positive impact on consumer demand, particularly in the housing and retail sectors.

The persistence of soft demand and weak prices for commodities, particularly for newsprint, coal, precious minerals, and pulp, continue to constrain growth prospects in B.C. Improvement is not expected until global economies show significant signs of a recovery. Perhaps the exception is lumber, which has settled down to \$250/mfbm in the last nine months from a level of \$450/mfbm. Industry is of the opinion that commodity prices will continue to improve, albeit slowly, over the coming year. The devaluation of the dollar has also been instrumental in enabling improvements in the profit and export outlook for industry in B.C.

Capital investment, traditionally a key source of growth in B.C., has remained muted over the last three years. Capital spending is expected to improve, in step with an improvement in profit performance, however, such spending is not likely to lead to any significant expansion in production levels nor in immediate job creation. In this respect, the current unemployment level is foreseen to persist in the near term and continues to hover at the 10% range. Over the past year, job creation has occurred in the faster growing communities outside Vancouver.

While the outlook for the industrial economy remains uncertain, there are positive signs, including a decline in the number of business and consumer bankruptcies, a 10% increase in the value of exports and in the value of manufacturing activity, as well as a significant moderation in wage settlements.

Economic Profile - Alberta - Alberta's economy is expected to post real growth of 4.6%, resulting in a GDP of \$71 billion. Alberta's economic output represents about 10% of the Canadian total.

Despite significant diversification into other sectors, oil and natural gas production remain the mainstays of the Alberta economy, directly accounting for 20% of the province's economy and 80% of all resource output. A recent study by the energy industry has claimed that direct and indirect oil and gas upstream and downstream activity is responsible for over half the province's economic activity.

Primary agricultural production contributes about \$4 billion annually to the economy. This is enhanced by another \$4.5 billion in food and beverage production. In Alberta, farming is more diversified and less volatile than in the other prairie provinces. Livestock production accounts for about half of farm income.

Much of the recent growth in Alberta has been spread across a number of industries. These include forestry, processed foods, petrochemicals and plastics, electronics, tourism and business services, with the manufacturing industries as a group accounting for about 7.5% of GDP.

The Alberta Outlook - Alberta's goods-producing industries are expected to perform well in 1993 with forecast growth of 7.8% overall. The increase is based mainly on strength in agriculture, mining, manufacturing and utilities. Agriculture is forecast to grow by 9%, as crops return to more normal yield levels. Mining is expected to grow by 10.3% as a result of a surge in drilling activity. Manufacturing growth of 5.4% is anticipated as production at Alberta Pacific Forest Industries' new bleached kraft pulp mill comes on-stream.

Wholesale and retail trade, transportation (gas pipelines), finance, insurance and real estate will lead service sector growth in the province. The service producing industries are expected to grow only 2.4% this year due in large part to \$690 million in spending reductions introduced in the May, 1993 provincial budget.

The energy industry is currently experiencing a mini boom, especially on the drilling side. A 15% to 20% annual increase in drilling activity is expected. There are three reasons for this increase. First, natural gas prices remain at twice the level they were a year ago; second, there is a high and growing demand for natural gas as a fuel and increases in pipeline capacity will make it possible to service emerging markets in Canada and the U.S.; and third, producers, most of whom are small companies with low overhead, are benefitting from several royalty holiday programs that encourage developmental drilling.

Economic Profile - Saskatchewan - Saskatchewan is the most export-dependent province in Canada, with grains and oilseeds, potash, oil and gas, and uranium representing the major economic components. Its \$19 billion economy is affected by fluctuations in the value of agricultural production and the demand in international markets for its other resource products. Saskatchewan is expected to post real economic growth of 1.7% in 1993.

As a relatively small, yet highly efficient and competitive producer of resource products, Saskatchewan tends to be a price taker in the international marketplace. In recent years, its service sector has been the fastest growing part of the economy, filling many of the employment losses experienced by the resource industries as they streamlined their operations.

Manufacturing has been a stable employer over the past decade, with declines in the more traditional food and beverage, agricultural machinery and metal fabricating industries being replaced by growth in advanced technology. Telecommunications, software and agriculture biotechnology are among the strongest players. The unemployment rate in Saskatchewan hovers at 8.2%.

Slow population growth, linked to the steadily declining farm population, is a structural feature of the province's economy. Over the past 30 years, annual population growth has averaged only 0.3% annually, and total population has dropped to below one million people. Of significance is that the two major urban centres - Regina and Saskatoon - have steadily grown while the smaller rural communities have lost people.

The Saskatchewan Outlook - The current economic climate in the province is dominated by two factors - the provincial government's budget reduction initiatives and the value of agricultural production.

The Province of Saskatchewan has undertaken a significant cost-cutting exercise in all aspects of its budget in order to address a major annual and accumulated budget deficit only exceeded, in per capita terms, by Newfoundland. The impact will be felt most sharply in the health care system, particularly in rural areas, where a large number of small hospitals are being closed or downgraded in terms of the level of services offered.

In the agriculture sector, production is expected to be up by 10% but cash receipts will likely decline by almost 30% as federal program support payments decrease. Continued low prices for wheat will, to some degree, be offset by higher prices for oilseeds and livestock, but overall the sector remains fragile.

Employment growth will be among the lowest in the country, well below the national average. Resource industry output will be stable, with internationally competitive companies holding onto their share of the world markets in potash, uranium and oil. The completion of a number of mega projects and the lack of new capital projects will result in a decline of up to 20% in construction investment.

Despite the difficult times faced by agriculture, and the resulting caution in the private sector, the economic health of the major urban centres in the province is expected to be stable. A steady growth in urban population, an expanding service industry, a good base of internationally competitive resource industries, a growing number of technologically advanced export industries, and a clear plan to address the provincial budget deficit indicate the basis for optimism. The rural areas and the agriculture sector will continue to face steady pressure to downsize and adjust.

Economic Profile - Manitoba - Manitoba's \$22 billion economy is the most diversified in Western Canada. Primary agriculture accounts for less than 6% of real output in Manitoba, compared to nearly 12% for manufacturing. Like the rest of Canada, the service sector is large and growing. Mining, transportation and utilities also play major roles in the province's economy. While being small contributors to provincial GDP figures, other resource-based industries such as forestry and fishing continue to provide significant employment opportunities in northern communities. Resource industries as a group account for about 7.5% of total output.

Winnipeg, which is home to more than 60% of Manitobans, is a major air, rail and trucking transportation and distribution centre with a large financial and service sector serving the Prairie provinces and beyond.

Manitoba's manufacturing sector is diversified. Major industries include food processing, transportation equipment, primary and fabricated metals, wood products, paper, and printing industries. Unlike its other western counterparts, Manitoba's manufactured goods represent a large component of the province's total exports (52% in 1992) with about half of these destined for other Canadian provinces. International exports are predominantly destined to the U.S., followed by China, Japan, and the former U.S.S.R.

In recent years, Manitoba industry has undergone an adjustment process driven largely by the implementation of the Free Trade Agreement and global restructuring. These events have induced a number of changes to the regulatory regimes of individual sectors and, while some industries have nearly completed the restructuring process, others are just beginning. The recession has also been an impetus for structural change, particularly in Manitoba's manufacturing sector.

In response to deregulation, Manitoba's trucking industry is expected to evolve from one comprised of about 150 firms to one of about 25 larger firms. The railways have also rationalized their regional operations, and a number of previously Winnipeg-based activities have since relocated to other parts of Canada.

Agriculture in Manitoba is relatively diversified but remains dependent on international wheat markets which are subject to subsidy wars. Livestock production has also undergone considerable changes in response to shifts in the food processing industry. Manitoba farmers have had moderate success to date in diversifying crop production.

The Canadian food processing industry, especially meat packing, has been rationalizing for a number of years, and many Manitoba firms have relocated elsewhere to serve larger urban centres across Canada.

The Manitoba Outlook - Manitoba's economic recovery stalled in 1993. In 1992, Manitoba's real GDP grew by 2.5% but this did not make up for the decline experienced in the recession. The strong recovery which prevailed in the latter half of 1992 has since given way to renewed weakness. The abrupt slowdown prompted the Conference Board of Canada to downgrade their 1993 economic growth forecast from an early projection of 2.3% in real GDP to a revised forecast of 1.4%. Essentially the problem has to do with weak domestic demand levels, which is offsetting Manitoba's strong export performance.

Total employment growth is forecast to be marginally positive this year. Restructuring and down-sizing have been widespread phenomena in Manitoba's industrial landscape. While output has begun to recover in response to export demand, employment growth will remain lethargic given labour saving technologies. The unemployment rate, which averaged 9.6% in 1992, is expected to remain effectively unchanged at 9.5% in 1993 and 9.6% in 1994.

The goods producing sector as a whole is expected to remain stagnant. Forestry, utilities and to a lesser extent manufacturing are all expected to register growth. Construction activity will slow considerably as will output from the fishery. Manitoba mining, which accounts for about one-third of Canada's nickel production, continues to be adversely affected by weak metal prices.

The service sector is forecast to grow a modest 1.9% in 1993, affected by a series of provincial cost-cutting measures. These included public sector salary reductions, decreases in funding to schools, universities, and agencies, and the closing of hospital beds.

2. WD Office Addresses

EDMONTON:

Suite 1500, Canada Place
9700 Jasper Avenue
Edmonton, Alta., T5J 4H7
(403) 495-4164
Calgary toll-free No: (403) 292-5382

VANCOUVER:

P.O. Box 49276
Bentall Tower 4
1200-1055 Dunsmuir Street
Vancouver, B.C., V7X 1L3
(604) 666-6256
B.C. toll-free No: 1-800-663-2008

OTTAWA:

P.O. Box 2128
Station "D"
Centennial Towers
200 Kent Street
8th Floor
Ottawa, Ont., K1P 5W3
(613) 952-9378

SASKATOON:

P.O. Box 2025
Suite 601, S.J. Cohen Bldg.
119 4th Ave. South
Saskatoon, Sask., S7K 3S7
(306) 975-4373
Regina toll-free No: (306) 780-6725

WINNIPEG:

P.O. Box 777
Suite 712
The Cargill Bldg.
240 Graham Avenue
Winnipeg, Man., R3C 2L4
(204) 983-4472
Man. toll-free No: 1-800-561-5394

3. References

The following publications, containing additional information on the programs of Western Economic Diversification, are available on request by contacting Western Economic Diversification Canada as specified below:

- Questions and Answers - Brochure
- Quality Assurance Assistance Program
- Western Diversification Facts
- Statement by the Minister of Western Economic Diversification to the Standing Committee on Industry, Science and Technology, and Regional and Northern Development
 - May 22, 1990
 - March 26, 1991
 - April 28, 1992
 - May 25, 1993
- WD Newsletter (Anniversary Edition)
- Western Canada Means Business (Investment Publication)
- Western Procurement Initiative
- Five Year Report to Western Canadian Business 1987-1992
- Report on NAFTA: Realizing Strategic Opportunities in Western Canada
- Western Diversification Program Takes New Direction
News Release - November 26, 1993
- Federal Government, Western Provinces Agree on Economic Cooperation
News Release - January 28, 1994

These publications are available from:

Public Affairs Branch
Western Economic Diversification
Suite 1500, Canada Place
9700 Jasper Avenue
Edmonton, Alberta
T5J 4H7

(403) 495-4164

- A**
 Accord de libre-échange nord-américain, 13
 Accord du GATT, 13
 Achats, 7, 20
 Agriculture, 7, 23
 Aide
 - Contributions remboursables, 22
 - Investissement engendré (effet de levier), 19
 - Petites entreprises, 6, 14, 19
 - Statistiques sur l'approbation de projets, 17
 Aperçu de l'économie de l'Ouest canadien, 30
C
 Centre de services aux entreprises Canada, 20
 Commerce, 7, 16
 Communications, 20
 Compétitivité internationale, 7, 15
D
 Défense des intérêts, 7, 20
 Développement rural, 15
E
 Ententes auxiliaires de développement économique et régional, 10, 18, 27
 Ententes cadres de développement, 10, 18, 27
 Entente de coopération dans l'Ouest, 6, 14
 Ententes de partenariat, 23
 Environnement, 13, 22
 Expansion économique, 17
G
 Grands projets à frais partagés, 16
I
 Infrastructure, 6, 13, 27
 Initiativ de commercialisation internationale, 7, 16
 Initiative nationale de biotechnologie agricole, 23
 Initiativs stratégiques, 6, 14
L
 Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien, 10, 11
N
 Normes de service, 6, 19
O
 Organisation, 11
P
 Programme d'aide au contrôle de la qualité, 7, 15
 Programme de développement industriel et régional, 10, 18, 27
 Programme de développement industriel lié au transport dans l'Ouest, 10, 18, 27
 Programme de diversification de l'économie de l'Ouest, 11, 18, 27
 Projets systémiques, 6, 23
R
 Recettes, 8, 28
 Recherche et développement, 16
S
 Service au public, 19
 Service d'orientation, 11, 19
38 (Diversification de l'économie de l'Ouest)

3. Références

Les publications suivantes, qui contiennent des renseignements supplémentaires sur les programmes de Diversification de l'économie de l'Ouest, peuvent être obtenues sur demande.

- Questions et réponses (Brochure)
- Bulletin de nouvelles de DEO (numéro spécial)
- Le Programme d'aide au contrôle de la qualité
- Renseignements sur la diversification économique de l'Ouest
- Déclarations du Ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest devant le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie et du développement régional et du Nord
- le 22 mai 1990
- le 26 mars 1991
- le 28 avril 1992
- le 25 mai 1993

- Le Programme de la diversification de l'économie de l'Ouest prend un nouveau virage
- Communiqué - le 26 novembre 1993
- Le gouvernement fédéral et les provinces de l'Ouest s'entendent sur une coopération économique
- Communiqué - le 28 janvier 1994

On peut se procurer ces publications en s'adressant à la

Direction générale des affaires publiques
Diversification de l'économie de l'Ouest
Place du Canada, pièce 1500
9700, avenue Jasper
Edmonton (Alberta)
T5J 4H7
(403) 495-4164

EDMONTON	Place du Canada, pièce 1500
	9700, avenue Jasper
	Edmonton (Alberta), T5J 4H7
	(403) 495-4164
	Appels sans frais de
	Calgary : (403) 292-5382
VANCOUVER	
	B.P. 49276
	Bentall Tower 4
	1055, rue Dunsmuir, pièce 1200
	Vancouver (Colombie-Britannique)
	V7X 1L3
	(604) 666-6256
	Appels sans frais en Colombie-
	Britannique : 1-800-663-2008
OTTAWA	
	B.P. 2128
	Succursale D
	Tours Centennial
	200, rue Kent
	8 ^e étage
	Ottawa (Ontario), K1P 5W3
	(613) 952-9378
SASKATOON	
	B.P. 2025
	Immeuble S. J. Cohen, pièce 601
	119, 4 ^e Avenue Sud
	Saskatoon (Saskatchewan), S7K 3S7
	(306) 975-4373
	Appels sans frais de
	Regina : (306) 780-6725
WINNIPEG	
	B.P. 777
	Pièce 712
	Immeuble The Cargill
	240, avenue Graham
	Winnipeg (Manitoba), R3C 2L4
	(204) 983-4472
	Appels sans frais au
	Manitoba : 1-800-561-5394

Au Manitoba, l'agriculture est relativement diversifiée, mais demeure tributaire des marchés internationaux du blé qui sont soumis aux guerres de subventions. L'élevage a connu des changements considérables par suite de l'évolution de l'industrie de transformation des aliments. Les agriculteurs de la province ont jusqu'ici enregistré des succès modérés dans leurs efforts de diversification des récoltes.

L'industrie canadienne de transformation des aliments, et particulièrement les abattoirs, rationalisent leurs opérations depuis quelques années. De nombreuses entreprises du Manitoba ont donc déplacé leurs centres d'activité pour desservir de plus grandes agglomérations urbaines à travers le Canada.

Perspectives - Manitoba - La reprise économique au Manitoba s'est enrayée en 1993. En 1992, la croissance réelle du PIB s'était élevée à 2,5 p. 100, mais cela n'avait pas suffi pour compenser la baisse enregistrée au cours de la récession. La forte relance qui s'est manifestée dans le second semestre de l'année n'a pas duré. Le ralentissement soudain de l'économie a amené la Conférence Board du Canada à modifier ses prévisions de croissance réelle du PIB pour 1993, qui sont passées de 2,3 à 1,4 p. 100. Ces difficultés sont principalement attribuables à la faiblesse de la demande intérieure, qui annule les gains réalisés par le Manitoba au chapitre des exportations.

La croissance totale de l'emploi devrait être marginalement positive cette année. Restructuration et compression d'effectifs constituent des phénomènes courants dans l'industrie manitobaine. Tandis que la production recommence à augmenter par suite de la reprise de la demande à l'exportation, la croissance de l'emploi stagnera à cause de l'adoption de nouvelles technologies qui remplacent la main-d'œuvre. Le taux de chômage, qui avait atteint en moyenne 9,6 p. 100 en 1992, devrait demeurer stable : 9,5 p. 100 en 1993 et 9,6 p. 100 en 1994.

Dans l'ensemble, on s'attend à ce que les industries productrices de biens demeurent stagnantes. Le secteur forestier, les services publics et, dans une moindre mesure, la fabrication devraient enregistrer une certaine croissance. Les activités de construction devraient ralentir considérablement, de même que la production des pêches. Les mines manitobaines, qui produisent un tiers du nickel canadien, continuent à subir l'influence négative du fléchissement des prix des métaux.

Touché par une série de mesures provinciales de compression des dépenses, le secteur des services devrait enregistrer une croissance modeste de 1,9 p. 100 en 1993. Les mesures en question comprennent des réductions de salaires dans le secteur public, des diminutions dans le financement des écoles, des universités et des organismes et la suppression de lits dans les hôpitaux.

Malgré les difficultés de l'agriculture et la prudence correspondante du secteur privé, la santé économique des grandes agglomérations urbaines de la province devrait demeurer stable. On peut se permettre d'être optimiste compte tenu d'un certain nombre de signes positifs : croissance constante de la population urbaine, expansion des industries de services, présence d'une bonne base d'industries de ressources compétitives à l'échelle internationale, augmentation du nombre d'industries exportatrices technologiquement avancées et plan clair de réduction du déficit budgétaire provincial. De fortes pressions continueront à s'exercer en faveur de la compression et de l'adaptation dans les régions rurales et le secteur agricole.

Profil économique - Manitoba - L'économie manitobaine, dont la valeur s'élève à 22 milliards de dollars, est la plus diversifiée de l'Ouest du Canada. L'agriculture primaire représente moins de 6 p. 100 de la production réelle du Manitoba, à comparer à près de 12 p. 100 pour la fabrication. Comme dans le reste du Canada, le secteur des services est important et ne cesse de croître. Les mines, les transports et les services publics jouent également des rôles de premier plan dans l'économie provinciale. Bien qu'elles ne contribuent que faiblement au PIB du Manitoba, les autres industries de ressources, comme les forêts et la pêche, continuent à offrir des occasions significatives d'emploi dans les collectivités du Nord. Collectivement, les industries d'exploitation des ressources représentent environ 7,5 p. 100 de la production totale de la province.

Winnipeg, où vivent plus de 60 p. 100 des Manitobains, est un grand centre de transport et de distribution de marchandises par voie aérienne, ferroviaire et routière. Un important secteur financier et de services y dessert les provinces des Prairies et d'autres régions du Canada.

Le secteur manufacturier du Manitoba est diversifié : transformation des aliments, matériel de transport, métaux de première fusion et produits métalliques, produits du bois, papier et impression sont les principales industries de la province. Contrairement aux autres provinces de l'Ouest, les exportations de biens manufacturés du Manitoba représentent une importante part (52 p. 100 en 1992) des exportations totales de la province, dont près de la moitié sont destinées aux autres provinces du Canada. Les exportations internationales vont principalement aux États-Unis, à la Chine, au Japon et à l'ancienne URSS.

Ces dernières années, l'industrie manitobaine a fait l'objet d'un processus d'adaptation principalement dû à la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange et à la restructuration mondiale. Cette évolution a entraîné un certain nombre de changements au régime de réglementation de différents secteurs. Bien que certaines industries aient presque achevé leur restructuration, d'autres ne font que commencer. La récession a accentué les pressions en faveur de changements structurels, particulièrement dans le secteur manufacturier.

Par suite de la déréglementation, l'industrie manitobaine du camionnage, qui comptait quelque 150 entreprises, devrait se réduire à environ 25 plus grandes sociétés. Les chemins de fer ont également rationalisé leurs opérations régionales et un certain nombre d'entreprises de Winnipeg ont quitte la ville pour s'établir dans d'autres localités du Canada.

Profil économique - Saskatchewan - Plus que toute autre province, la Saskatchewan est tributaire des exportations. Elle produit surtout des céréales et des oléagineux, de la potasse, du pétrole et du gaz et de l'uranium. Son économie de 19 milliards de dollars subit le contre-coup des fluctuations de la valeur de la production agricole et de la demande internationale de ses produits. La croissance économique réelle de la province devrait s'élever à 1,7 p. 100 en 1993.

Malgré son rendement élevé et sa forte compétitivité dans le domaine des ressources, la Saskatchewan n'a pas une production suffisante pour influencer les prix sur le marché international. Ces dernières années, le secteur des services a connu la plus forte croissance dans l'économie provinciale, compensant ainsi une bonne part des pertes d'emplois dues aux efforts de rationalisation des industries d'exploitation des ressources.

L'emploi dans le secteur de la fabrication a été relativement stable au cours de la dernière décennie, la croissance des industries technologiques, notamment les télécommunications, le logiciel et la biotechnologie agricole, ayant compensé les baisses enregistrées dans les secteurs traditionnels des aliments et boissons, de l'équipement agricole et des produits métalliques. Le taux de chômage en Saskatchewan se situe aux alentours de 8,2 p. 100.

La faible croissance démographique, liée à une décroissance constante de la population agricole, est une caractéristique structurelle de l'économie provinciale. Au cours des trente dernières années, l'augmentation annuelle de la population n'a atteint qu'une moyenne de 0,3 p. 100. La Saskatchewan compte maintenant moins d'un million d'habitants. Il y a cependant lieu de noter que les deux grandes agglomérations urbaines de la province, Regina et Saskatoon, se sont constamment développées tandis que les collectivités rurales se dépeuplaient.

Perspectives - Saskatchewan - Le climat économique est dominé par deux facteurs : les initiatives de compression budgétaire du gouvernement provincial et la valeur de la production agricole. La Saskatchewan a pris d'importantes mesures de réduction des dépenses dans tous les secteurs afin de réduire son déficit budgétaire annuel et cumulatif, qui est le plus important au Canada, par habitant, après celui de Terre-Neuve. Les répercussions les plus sévères des coupures se feront sentir dans le domaine des soins de santé, surtout dans les régions rurales où un grand nombre de petits hôpitaux fermeront leurs portes ou réduiront sensiblement leurs services.

Dans le secteur agricole, la production devrait monter de 10 p. 100, mais les recettes monétaires diminueront de près de 30 p. 100 par suite de la réduction des paiements fédéraux d'aide à l'agriculture. La faiblesse des prix du blé sera compensée dans une certaine mesure par une hausse des prix des oléagineux et du bétail, mais le secteur demeurera fragile dans l'ensemble.

En Saskatchewan, la croissance de l'emploi comptera parmi les plus faibles au Canada, se situant nettement en deçà de la moyenne nationale. La production du secteur des ressources sera stable, les sociétés compétitives à l'échelle internationale réussissant à maintenir leur part du marché mondial de la potasse, de l'uranium et du pétrole. L'achèvement d'un certain nombre de méga-projets et l'absence de nouveaux projets de développement provoqueront une chute pouvant atteindre 20 p. 100 des dépenses dans le secteur du bâtiment.

Profil économique - Alberta - L'économie albertaine devrait afficher une croissance réelle de 4,6 p. 100, qui portera le PIB à 71 milliards de dollars. La production provinciale représente près de 10 p. 100 de la production totale du Canada.

Malgré d'importants efforts de diversification, le secteur du pétrole et du gaz naturel constitue encore l'épine dorsale de l'économie albertaine, sa contribution directe s'élevant à 20 p. 100 du PIB et à 80 p. 100 de la production totale de ressources. D'après une récente étude de l'industrie de l'énergie, l'activité directe et indirecte d'amont et d'aval du secteur représente plus de la moitié de l'activité économique en Alberta.

L'apport de la production agricole primaire à l'économie est d'environ 4 milliards de dollars par an. La production d'aliments et de boissons représente 4,5 milliards de plus. En Alberta, l'agriculture est plus diversifiée et moins vulnérable aux fluctuations que dans les autres provinces des Prairies. L'élevage contribue au revenu agricole dans une proportion d'environ 50 p. 100. Dans la province, la croissance récente a, en grande partie, été assez largement répartie entre un certain nombre d'industries, notamment les forêts, la transformation des aliments, la pétrochimie et les plastiques, l'électronique, le tourisme et les services aux entreprises. La production globale des industries manufacturières représente 7,5 p. 100 du PIB.

Perspectives - Alberta - Les industries productrices de biens de l'Alberta devraient avoir de bons résultats en 1993, la croissance d'ensemble prévue étant de 7,8 p. 100. L'augmentation est principalement attribuable à la force des secteurs de l'agriculture, des mines, de la fabrication et des services publics. On s'attend à une croissance de 9 p. 100 dans l'agriculture grâce à un retour à la normale des rendements. Dans le secteur des mines, la croissance devrait atteindre 10,3 p. 100 par suite d'une recrudescence des activités de forage. La fabrication devrait connaître une croissance de 5,4 p. 100 lorsque la nouvelle usine de pâte kraft blanche de l'Alberta Pacific Forest Industries aura commencé à produire vers la fin de l'année.

La croissance du secteur des services sera surtout concentrée dans les ventes en gros et au détail, le transport (gazoducs), les finances, l'assurance et l'immobilier. Les industries productrices de services ne devraient croître que de 2,4 p. 100 cette année, surtout à cause de la réduction de 690 millions de dollars des dépenses publiques, annoncée dans le budget provincial de mai 1993.

Le secteur de l'énergie connaît actuellement un mini-boom, surtout dans le domaine du forage, qui devrait enregistrer une croissance de 15 à 20 p. 100. Cette reprise est due à trois facteurs. D'abord, les prix du gaz naturel se maintiennent au double de leur niveau de l'année dernière; ensuite, avec une demande élevée et croissante de gaz naturel, en tant que combustible, les augmentations de capacité des gazoducs permettront de desservir de nouveaux marchés du Canada et des États-Unis; enfin, les producteurs, dont la majorité sont de petites sociétés ayant relativement peu de frais généraux, bénéficient de plusieurs programmes d'exemption temporaire du versement de redevances tendant à stimuler le forage de développement.

La contribution directe des ressources naturelles au PIB est de 7 p. 100, tandis que le secteur de la fabrication représente 13 p. 100 de la production provinciale. Celui des forêts, qui comprend la production de bois d'œuvre et de produits de la fabrication du papier journal et des pâtes et papiers, domine l'économie de la Colombie-Britannique : son apport représente un tiers des biens produits dans la province et la moitié de l'ensemble de ses exportations. Les mines, l'agriculture et la pêche constituent les principales autres industries de ressources.

La Colombie-Britannique a une économie fortement cyclique parce qu'elle dépend des prix des ressources naturelles qui ont toujours connu d'importantes fluctuations. Cependant, même si l'essentiel de l'activité industrielle repose sur le secteur primaire, plusieurs facteurs clés jouent en faveur d'une diversification sensible de l'économie. Maintenant que ses exportations vers l'Asie sont presque égales à celles qui sont destinées aux États-Unis, la province a profité dans une certaine mesure de la forte croissance qu'ont connue de nombreux marchés asiatiques pendant la récession. Parmi les autres facteurs qui contribuent à la force de l'économie provinciale, il y a lieu de mentionner les investissements et le tourisme en provenance de la région Asie-Pacifique, la modernisation du secteur des services et l'expansion des secteurs diversifiés de la fabrication et de la haute technologie.

Perspectives - Colombie-Britannique - À l'heure actuelle, le taux élevé de migration d'entrée constitue l'un des principaux facteurs de dynamisme économique en Colombie-Britannique. En 1993, près de 62 000 personnes se sont établies dans la province, soit juste un peu moins que le chiffre record de 70 000 enregistré en 1992. Cette migration a des effets très positifs sur la consommation, particulièrement dans les secteurs du logement et de la vente au détail.

La faiblesse persistante de la demande et des prix dans le domaine des produits primaires, notamment le papier journal, le charbon, les minéraux précieux et la pâte à papier, continue à limiter les perspectives de croissance de la Colombie-Britannique. On ne peut pas s'attendre à une amélioration de la situation avant que les économies mondiales ne manifestent d'importants signes de reprise. Dans ce tableau, le bois d'œuvre représente probablement une exception, son prix s'étant stabilisé à 250 \$/mmp (mille pieds mesure de planche) au cours des neuf derniers mois de l'année après avoir grimpé à 450 \$/mmp. L'industrie est d'avis que les prix des matières premières continueront à monter, sans doute assez lentement, au cours de la prochaine année. La chute du dollar a également joué un rôle positif sur les profits et les perspectives d'exportation de l'industrie de la Colombie-Britannique.

Les dépenses d'investissement, qui ont toujours constitué une importante source de croissance dans la province, sont demeurées faibles ces trois dernières années. Elles devraient avoir monté, parallèlement à l'augmentation des profits. Cependant, il est peu probable que ces dépenses engendreront une expansion sensible des niveaux de production ou la création d'emplois dans l'immédiate. À cet égard, on peut prévoir que le taux de chômage actuel se maintiendra pendant quelque temps aux alentours de 10 p. 100. L'année dernière, la création d'emplois s'est concentrée dans les localités à forte croissance situées à proximité de Vancouver.

Malgré la faiblesse des perspectives de l'industrie, il y a des signes encourageants : baisse du nombre de faillites personnelles et commerciales, augmentation de 10 p. 100 de la valeur des exportations et de l'activité manufacturière et modération des règlements salariaux.

I. Aperçu de l'économie de l'Ouest canadien

Au fil des ans, les quatre provinces de l'ouest du Canada ont connu beaucoup de prospérité et de vitalité à cause de leurs ressources naturelles, dont une grande partie est exportée à l'étranger. Aujourd'hui, elles contribuent dans une proportion de 30 p. 100 à la production économique du Canada, ce qui est à peu près égal à leur part de la population du pays.

Il existe d'importantes différences entre l'économie de l'Ouest et celle du reste du Canada :

- Dans l'Ouest du Canada, le taux d'emploi dans l'agriculture est près de deux fois supérieur à la moyenne nationale.
- L'emploi dans les autres industries primaires est supérieur d'environ deux tiers à la moyenne nationale.
- L'Ouest du Canada compte 10 p. 100 d'emplois dans le secteur manufacturier, à comparer à 17 p. 100 à l'échelle nationale.

- Six produits primaires (pétrole brut, bois résineux, gaz naturel, blé, pâte de bois et charbon) représentent plus de la moitié des exportations internationales de l'Ouest du Canada.

- Par comparaison, les six principaux produits d'exportation de l'Ontario comportent une part beaucoup plus élevée de valeur ajoutée : véhicules et pièces, machines mécaniques, machines électriques, fer et acier, papier et produits en papier, plastiques et produits en plastique. Ces exportations représentent 70 p. cent des exportations de l'Ontario.

Parallèlement aux différences entre les produits, il existe aussi d'importantes différences entre les marchés d'exportation de l'Ouest et du Canada central.

- L'Ouest du Canada envoie près de 50 p. 100 de ses exportations aux États-Unis, à comparer à 80 p. 100 dans le cas du Canada central.
- Environ 20 p. 100 des exportations de l'Ouest sont destinées au Japon et près de la moitié de ces exportations consistent en ressources naturelles provenant de la Colombie-Britannique. Par comparaison, moins de 2 p. 100 des exportations du Canada central sont destinées au Japon.

Nous présentons dans ce qui suit le profil et les perspectives économiques de chacune des quatre provinces de l'Ouest.

Profil économique - Colombie-Britannique - Avec un taux de croissance prévu du produit intérieur brut (PIB) de 4,1 p. 100 en 1993, la Colombie-Britannique se classe deuxième parmi les provinces du Canada au chapitre de la croissance. Compte tenu de cette expansion, la valeur de l'économie provinciale devrait atteindre quelque 80 milliards de dollars par an.

6. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses principal du Ministère ne comprend que les dépenses à imputer sur les crédits votés et législatifs. Le tableau 14 présente les autres éléments de coût et les recettes dont il faut tenir compte pour établir le coût net du Programme.

Tableau 14 : Coût estimatif total du Programme pour 1994-1995

(en milliers de dollars)		1994-1995	1993-1994
Dépenses de fonctionnement	31 294	32 473	
Dépenses en capital	603	603	
Paiements de transfert	420 311	249 912	
Budget des dépenses principal	452 208	282 988	
Services reçus sans frais			
Locaux - de Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada	1 621	1 900	
Administration de la rémunération - de Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada	34	34	
Contribution de l'employeur aux avantages sociaux des employés pour les primes d'assurance et autres frais - du Secrétariat du Conseil du Trésor	683	620	
Coût total du Programme	454 546	285 542	
Moins : Recettes à valoir directement sur le Trésor *	50 630	46 758	
Coût net estimatif du Programme	403 916	238 784	

* Voir détails à la page 28.

5. Recettes

Les contributions remboursables exigibles dans des années futures représentent environ 72 p. 100 de toute l'aide fournie par DEO pour la réalisation de projets, à l'exclusion des initiatives majeures (voir page 22). On s'attend à ce que les recettes augmentent à mesure que les contributions remboursables arriveront à échéance. Le tableau 13 présente une liste des recettes par catégorie pour DEO. Ces recettes sont directement créditées au Trésor et ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Tableau 13 : Recettes par catégorie

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	
		1994-1995	1993-1994
		Prévu	Réel
		1992-1993	
Remboursement des contributions remboursables		32 000	25 000
Rajustement des comptes à payer de l'exercice précédent en fin d'exercice		9 000	9 000
Rémunération de services en vertu de la Loi sur les prêts aux petites entreprises		9 000	9 000
Intérêt sur les prêts relatifs aux Ententes sur les zones spéciales et les routes		330	366
Divers		300	300
			304
		50 630	43 666
			36 386

4. Paiements de transfert

Les subventions et les contributions représentent 93 p. 100 du Budget des dépenses principal 1994-1995 du Ministère. Le tableau 12 présente un sommaire de toutes les subventions et contributions.

Tableau 12 : Détails des subventions et contributions

(en dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1994-1995	1993-1994	1992-1993	
Subventions			
Subventions pour le programme de la diversification de l'Ouest	5 000 000	5 000 000	0
Contributions			
Contributions prévues dans des programmes ou pour des projets qui favorisent ou mettent en valeur l'expansion et la diversification de l'économie de l'Ouest, y compris le lancement, le développement ou l'expansion d'entreprises, l'établissement de nouvelles entreprises, les activités de recherche et de développement, la mise en valeur de l'infrastructure commerciale et les contributions sélectives dans le cadre d'autres programmes touchant le développement régional et économique dans l'Ouest.	213 682 000	152 670 561	154 812 131
Contributions aux provinces de l'Ouest du Canada aux termes des ententes sur les Travaux d'Infrastructure Canada.	183 319 000	--	--
Contributions en vertu de la Loi sur le développement industriel et régional et pour les engagements en vigueur en vertu de programmes antérieurs maintenant abolis.	4 000 000	1 007 608	1 113 692
Contributions aux termes des ententes auxiliaires en vigueur liées aux ententes de développement économique et régional et aux ententes cadres de développement	310 000	1 753 053	3 615 527
Contributions aux termes du Programme de développement industriel lié au transport dans l'Ouest	0	38 078	613 316
(L) Obligations contractées en vertu de la Loi sur les prêts aux petites entreprises	14 000 000	5 000 000	6 170 293
415 311 000	160 469 300	166 324 959	
420 311 000	165 469 300	166 324 959	

3. Dépenses en capital

Le tableau II présente les dépenses en capital de 1992-1993 à 1994-1995. Ces dépenses représentent 1 p. 100 du Budget des dépenses principal 1994-1995 du Ministère.

Tableau II : Répartition des dépenses en capital

(en milliers de dollars)		
Budget des dépenses	Prévu	Réel
1994-1995	1993-1994	1992-1993
Construction et acquisition de machines et d'équipement	603	379
		568

L'équipement acheté se compose principalement de matériel téléphonique et de communication de messages, de photocopieuses, de postes de travail et d'autres articles informatiques connexes.

2. Besoins en personnel

Tableau 10 : Détails des besoins en personnel

	ETP*	ETP Prévu	ETP Réal	Échelle de traitements actuelle	Provision pour le traite- ment annuel moyen 1994-1995
Nominations par décret ¹	1	1	1	45 600 - 170 500	--
Gestion ²	28	26	27	63 300 - 128 900	91 715
Scientifique et professionnelle	5	3	3	19 270 - 128 900	72 897
Administration et service extérieur	194	183	188	14 810 - 79 497	60 300
Technique	3	3	4	14 089 - 88 992	39 142
Soutien administratif	70	71	73	16 648 - 48 804	29 478
Exploitation	0	0	0	17 489 - 72 845	--
	301	287	296		

* L'expression équivalents temps plein (ETP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP, indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Nota : La colonne échelle de traitements actuelle indique les échelles de traitement par groupe professionnel, en vigueur au 1^{er} octobre 1993. La colonne provision pour le traitement annuel moyen 1994-1995 indique les coûts salariaux de base estimatifs, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite. Il se peut que les comparaisons d'une année à l'autre soient modifiées par les changements qui surviennent au chapitre de la répartition des éléments qui sous-tendent les calculs.

¹ Ceci inclut tous les sous-ministres et tous les postes dotés par le gouverneur en Conseil à tous les niveaux.

² Ceci inclut tous les postes des niveaux EX-1 à EX-5 inclusivement.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
I. Besoins financiers par article

Tableau 9 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)				Budget des		1992-1993	
				dépenses	Prévu	Réel	
				1994-1995	1993-1994	1992-1993	
Personnel							
Traitements et salaires	17 098	16 736	2 233	2 223	2 142	1 793	16 297
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	19 321	18 878					18 090
Biens et services							
Transports et communications	2 557	2 301	2 570	2 530	3 295	2 845	2 234
Information	500	661					570
Services professionnels et spéciaux	3 530						2 845
Location	207	213					207
Achat de services de réparation et d'entretien	33	66					33
Services publics, fournitures et approvisionnement	430	361					430
Autres subventions et paiements	0	2					11
Biens et services de sources internes	4 716	5 355					5 623
Dépenses en capital							
Dépenses secondaires*	603	379	0				568
Dépenses contrôlées**	0	0					0
Paiements de transfert							
Subventions	5 000	5 000					0
Contributions	415 311	160 469					166 325
Total des paiements de transfert	420 311	165 469					166 325
Total des dépenses	452 208	196 980					196 936

* Le facteur dépenses en capital secondaires correspond au montant qui reste après que le montant des dépenses en capital a été décidé. D'après les principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, ces ressources sont censées être échangeables avec les dépenses touchant le personnel et celles qui concernent les biens et services.

** Le facteur dépenses en capital contrôlées doit contenir les dépenses budgétaires associées aux éléments suivants : acquisitions de terrains, de structures et d'ouvrages de génie civil; l'acquisition ou la création d'autres éléments d'actif considérés indispensables à l'exécution du programme, et les transformations ou modifications apportées à des éléments d'actif, qui en prolongent la durée utile ou en changent les caractéristiques de rendement.

Dans le cadre du mandat de diversification de DFO et de la priorité que le gouvernement accorde à l'environnement, le Ministère continuera à appuyer les entreprises de l'Ouest qui désirent commercialiser de nouvelles technologies environnementales ou développer de nouveaux marchés.

Agriculture : DFO aide l'industrie agro-alimentaire à valeur ajoutée de l'Ouest à renforcer sa compétitivité internationale en concentrant ses efforts sur certaines questions systémiques : amélioration du rendement commercial, renforcement des compétences et meilleure utilisation de la technologie. DFO a aidé à la formation d'une alliance d'entreprises du secteur de la transformation des produits alimentaires de l'Ouest visant une mise en commun des ressources destinée à mieux exploiter les occasions d'exportation. DFO a financé des études systémiques sur les besoins d'accroissement des compétences de la main-d'œuvre dans cette industrie et les obstacles techniques qui entravent l'accès aux marchés d'exportation. DFO, en collaboration avec les entreprises du secteur alimentaire, adoptera les recommandations qui découleront de ces études en vue d'améliorer leur rendement dans le domaine des exportations.

Le Ministère a financé un certain nombre de projets aux termes de l'Initiative nationale de biotechnologie agricole, notamment la mise au point d'un agent de neutralisation des tétanys et de méthodes fiables de reconnaissance des variétés de canola qui résistent aux maladies, ainsi qu'une étude de faisabilité concernant la création d'un service de toxicologie environnementale. DFO veillera à ce que les intérêts du secteur agro-alimentaire de l'Ouest soient pris en considération à l'échelle nationale. On s'attend à d'importantes initiatives fédérales dans les domaines de l'adaptation et de la compétitivité du secteur agro-alimentaire. DFO continuera à déterminer les priorités et les perspectives stratégiques et à agir en conséquence dans ces domaines.

Ententes de partenariat : Les ententes de partenariat dans l'Ouest canadien sont maintenant en vigueur. Ces ententes, qui s'appuient sur des priorités tant fédérales que régionales, sont axées sur les programmes à coûts partagés ou de collaboration avec les quatre provinces de l'Ouest et sont administrées par les ministères fédéraux compétents. DFO continue à gérer le cadre général des ententes de partenariat, y compris le fonds de planification de 2 millions de dollars qui a été créé pour appuyer les activités de planification et les études lancées par le gouvernement fédéral et les provinces de l'Ouest.

Projets systémiques : DFO a financé un certain nombre de grands projets systémiques touchant plusieurs entreprises afin de permettre à des associations industrielles d'entreprendre la commercialisation et d'autres activités au profit de leurs membres. Par exemple, le financement accordé par DFO à l'industrie des bardeaux de la Colombie-Britannique s'est avéré précieux pour plus de cent manufacturiers faisant partie des catégories des petites et moyennes entreprises. De même, des fonds ont été fournis à l'Association des manufacturiers oeuvrant dans le domaine de l'équipement agricole à aider des inventeurs et des innovateurs oeuvrant dans le domaine de l'équipement agricole à développer leurs inventions et faciliter l'établissement de liens entre ces innovateurs et les entreprises ayant les moyens de fabrication adéquats.

Le marché mondial des produits et des services liés à l'environnement est évalué à 250 milliards de dollars par an. Des observateurs prévoient que ce marché connaîtra une croissance rapide au cours de la prochaine décennie et au-delà. Il s'agit d'un marché très intéressant pour plus de 2 000 entreprises de l'Ouest du Canada qui travaillent dans le domaine de l'environnement et qui pourront créer des technologies environnementales afin de les commercialiser au Canada et à l'étranger. Les activités de défense des intérêts et les programmes de DEO permettent de faire en sorte que les entreprises environnementales de l'Ouest canadien soient bien placées pour tirer parti des occasions créées par ces nouveaux marchés.

Questions environnementales : DEO continue à appuyer des projets qui favorisent un développement et une diversification durables. Beaucoup d'entreprises bénéficiaires de l'aide du Ministère ont créé des produits qui jouent un rôle important dans la protection, l'assainissement et la préservation de l'environnement.

Les composantes suivantes du Programme ont également contribué à la réalisation des buts et objectifs de DEO.

Composantes du Programme

* Ce tableau ne s'applique qu'aux projets réguliers de la partie I du tableau 4, page 17.

TOTAL				
(en millions de dollars)	Aide Pourcentage	Aide remboursable	Aide non remboursable	TOTAL
Programme de diversification de l'économie de l'Ouest	857,3 \$	74 %	638,7 \$	218,6 \$
Programme de développement industriel et régional	15,9	18 %	2,8	13,1
Programme de développement industriel lié au transport dans l'Ouest	10,9	37 %	4,0	6,9
Ententes de développement économique et régional	52,3	54 %	28,0	24,3
	936,4 \$	72 %	673,5 \$	262,9 \$

Tableau 8 : Valeur des contributions remboursables au 30 novembre 1993 *

- Informer les sociétés de l'Ouest des occasions nationales et internationales de fournir des biens et des services au secteur public;

- organiser des visites permettant aux sociétés intéressées de l'Ouest de se renseigner sur les besoins des entrepreneurs principaux en ce qui concerne l'achat de biens et de services;

- faire la promotion des capacités des sociétés de l'Ouest auprès des ministères fédéraux et de leurs acheteurs.

Grâce aux efforts de DEO, la part de l'Ouest dans les retombées industrielles et régionales découlant des grands projets du gouvernement est passée d'une moyenne de 7 p. 100 à 35 p. 100 depuis 1988.

L'année prochaine, le Ministère profitera des relations de confiance établies avec des entreprises de l'Ouest pour les aider à commercialiser leurs compétences spécialisées et à former des alliances sur le marché international.

Niveau de remboursement : En vertu de la politique du gouvernement sur les contributions remboursables, la plupart des contributions consenties aux entreprises doivent être remboursées. DEO a adopté cette politique depuis sa création. Entre le 4 août 1987 et le 30 novembre 1993, les remboursements ont totalisé 79 millions de dollars. Le Ministère s'attend à recevoir des remboursements d'environ 25 millions de dollars au cours de l'exercice 1993-1994 et 32 millions au cours de l'exercice 1994-1995. (voir tableau 13, page 28).

Près de 77 p. 100 des contributions remboursables ne sont pas encore parvenues à la phase du remboursement. La plupart des entreprises qui ont atteint cette phase respectent leurs échéances. Au 30 novembre 1993, le remboursement était terminé dans le cas de 154 projets totalisant 8,3 millions de dollars. Le tableau 8 à la page 22 présente la valeur des contributions remboursables au 30 novembre 1993.

- faire correspondre les capacités des entreprises de l'Ouest aux besoins opérationnels du gouvernement;
 - renseigner les entrepreneurs principaux sur les sociétés de l'Ouest et favoriser la mise en place d'arrangements commerciaux entre ces sociétés;
- DEO a collaboré avec des entreprises de l'Ouest, des ministères fédéraux et de grandes sociétés nationales et multinationales en vue d'atteindre les objectifs suivants :

Défense des intérêts de l'Ouest sur le plan des achats fédéraux : DEO défend les intérêts de l'Ouest en matière d'achats en appuyant ses efforts sur l'accès équitable aux contrats du gouvernement, l'expansion de la base de fournisseurs dans l'Ouest et une répartition régionale équilibrée des possibilités. Le Ministère atteint son objectif en participant officiellement des premiers stades à l'élaboration des stratégies d'achat du gouvernement. Il contribue à l'établissement de ces stratégies dans le cadre des grands projets de l'État (dépassant en général 100 millions de dollars) et des achats compris entre 2 et 100 millions de dollars. DEO communique aussi avec les acheteurs du gouvernement au sujet de plus petits marchés lorsqu'une entreprise de l'Ouest met en doute l'équité du processus d'achat.

Pour se conformer à la politique gouvernementale de simplification des communications et pour tenir compte des récentes réductions du budget de communications, DEO prévoit prendre des mesures pour cesser de publier son rapport annuel, comme le permet la modification apportée à l'article 157 de la Loi sur la gestion des finances publiques. Ce document sera probablement remplacé par un Rapport aux entreprises canadiennes plus économique que le rapport annuel. Le monde des affaires a réservé un bon accueil au premier numéro du rapport, qui a été publié pour souligner le cinquantième anniversaire du Ministère.

Activités de communications : L'année dernière, DEO a communiqué avec le monde des affaires dans l'Ouest afin de le renseigner davantage sur les activités de développement économique du gouvernement dans les quatre provinces de la région. La question du remboursement des contributions était au centre des activités de communications, compte tenu du fait qu'un nombre croissant de remboursements arrivaient à échéance.

Un deuxième CSEC desservait maintenant Vancouver, en coopération avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. En tant que ministre responsable, DEO a entrepris les négociations avec la province et les ministères fédéraux participants afin que tout soit prêt au moment de l'ouverture du nouveau CSEC en août 1993.

En août 1992, DEO a ouvert un Centre de services aux entreprises Canada (CSEC), Place du Canada à Edmonton. Le CSEC a débuté comme un partenariat de sept agences fédérales, et englobe maintenant la province de l'Alberta et la ville d'Edmonton. DEO est aussi engagé dans les affaires fédérales/provinciales qui amalgameraient le CSEC à des services provinciaux choisis et le rendrait disponible d'un bout à l'autre de l'Alberta.

Au 30 novembre 1993, le Ministère avait reçu plus de 13 700 demandes. La majorité des projets approuvés sont issus du secteur de la petite entreprise, ce qui reflète bien l'esprit d'entre-prise des résidents de l'Québec canadien. Sur plus de 4 000 projets approuvés au 30 novembre 1993, 80 p. 100 profitaient à des entreprises ayant 50 employés ou moins, qui ont reçu environ 600 millions de dollars, représentant 64 p. 100 du financement total approuvé. De plus, plusieurs entreprises et organismes ont bénéficié du service d'orientation de DEO pour leur permettre d'entreprendre leurs projets.

La plupart des projets qui ont reçu de l'aide jusqu'ici ont l'appui de nombreux partenaires financiers, et doivent bénéficier d'une participation importante du promoteur et, souvent, de capital supplémentaire du secteur privé ou d'autres programmes de l'État.

Pour chaque dollar offert par DEO, une participation supplémentaire a été générée du secteur privé, d'autres ministères fédéraux et d'autres paliers du gouvernement. Cet investissement supplémentaire est le résultat d'un effet de levier, puisqu'il n'aurait pas existé sans l'intervention de DEO (Voir le tableau 7). Le facteur de multiplication figurant en regard des fonds provenant d'autres sources ne tient pas compte des remboursements. Celui qui figure en regard de fonds provenant d'autres sources après déduction des remboursements illustre l'effet de levier après comptabilisation des remboursements reçus par DEO.

Tableau 7 : Effet de levier *

Programme de diversification de l'économie de l'Québec	
Fonds provenant d'autres sources	2,60
Fonds provenant d'autres sources après déduction des remboursements	13,40

* Ces chiffres ne s'appliquent qu'aux projets réguliers de la partie I du tableau 4, page 17.

Service au public : L'efficacité du service à la clientèle fait partie intégrante du rendement de DEO. Le PDEO a été conçu pour être flexible, afin de permettre de donner un service de qualité au public. DEO collabore étroitement avec les bénéficiaires pour s'assurer qu'ils comprennent pleinement les programmes. Cette insistance sur le service s'étend à tout le Ministère et se reflète dans les consultations et le dialogue constants tant avec le public qu'avec nos employés.

Pour atteindre plus pleinement ses objectifs, DEO a établi des normes ministérielles portant sur plusieurs aspects du service à la clientèle. Des sondages ont été menés auprès de groupes de clients dans toutes les provinces de l'Québec afin d'obtenir leur point de vue sur les normes de service envisagées. Un projet pilote de quatre mois destiné à faire un essai initial de ces normes a commencé en novembre 1993. Une fois le projet pilote complet, les normes de service seront affichées dans les zones de réception de tous les bureaux et le rendement du Ministère par rapport à ces normes de service sera suivi sur une base permanente.

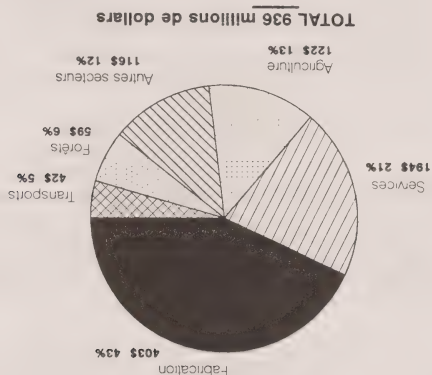


Tableau 6 : Financement des projets réguliers au 30 novembre 1993, par secteur

La part la plus importante des 936 millions de dollars de financement approuvés pour des projets réguliers (voir le tableau 4) sert à appuyer des projets dans les secteurs de la fabrication et des services, comme on peut le voir au tableau 6.

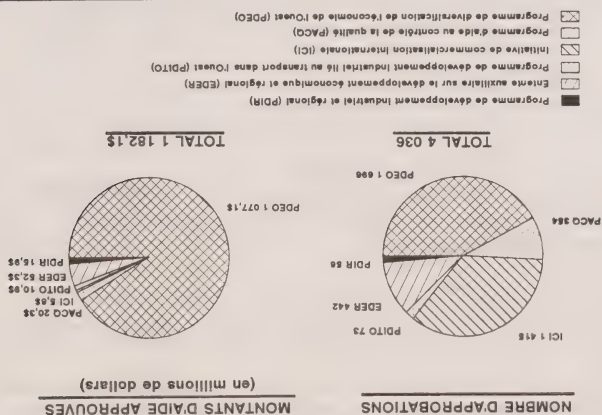


Tableau 5 : Approbation de projets en cours au 30 novembre 1993, par programme

Expansion économique : Le Ministère favorise l'expansion économique en appuyant directement les entreprises de l'Ouest. Le tableau 4, ci-dessous, présente l'aide approuvée ainsi que l'aide par province au 30 novembre 1993, et le tableau 5, page 18, présente les projets en cours aux termes de chacun des programmes.

Tableau 4 : Projets de DEO approuvés au 30 novembre 1993

NOMBRE DE PROJETS	MILLIONS DE \$	TOTAL APPRUVÉ				
		Projets suspendus pour le moment ^(a)				
I. Projets réguliers ⁽¹⁾	Colombie-Britannique	301,6 \$	1 548	1 338	519	626
	Alberta	269,4				
	Saskatchewan	132,7				
	Manitoba	232,7				
	Total partiel	936,4 \$	4 031	5		
	II. Initiatives majeures ⁽²⁾	245,7				
	Total - Projets en cours	1,182,1 \$	4 036	748		
		1,424,6 \$	4 784			

- (1) Les projets réguliers sont des projets pour lesquels une aide est accordée à des compagnies individuelles dans le cadre du PDEO et des programmes qui relevaient auparavant du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Ces programmes sont l'EDER, les ECD, le PDIR et le PDITO.
- (2) Les initiatives majeures sont l'Entente Canada/Colombie-Britannique Moresby Sud, l'Initiative de mise en valeur des salimondés, l'Initiative de conservation des sols, l'Initiative de charbon à faible teneur en soufre, et l'Initiative nationale de biotechnologie agricole. Les initiatives majeures profitent aux secteurs industriels individuels plutôt qu'à des compagnies spécifiques.
- (3) Les projets suspendus pour le moment sont des projets réguliers dont le financement a été approuvé mais pour lesquels la compagnie a décidé de ne pas aller de l'avant.

Grands projets à frais partagés : Au cours de l'année dernière, DEO a participé à un certain nombre de grands projets à frais partagés. On peut citer, par exemple, le projet de 7,2 millions de dollars du Conseil de commercialisation du saumon de la Colombie-Britannique, qui est financé par une contribution non remboursable de 3,4 millions de dollars de DEO, une contribution de 0,3 million de dollars du gouvernement de la Colombie-Britannique, 0,2 million de dollars de partenaires en commercialisation et des cotisations de 3,3 millions de dollars de l'industrie. Le projet permettra de financer des initiatives reliées au programme stratégique quadriennal du Conseil relatif à la commercialisation du saumon au Canada et à l'étranger.

Recherche et développement : Les entreprises du domaine de la technologie offrent de grandes possibilités au chapitre de la diversification de l'économie de l'Ouest canadien. Cependant, la commercialisation efficace des produits de la recherche et du développement est absolument essentielle pour assurer la croissance et la prospérité de ces entreprises.

DEO continuera à financer des activités de recherche et développement axées sur la création de produits commerciaux et de nouvelles technologies ou visant à accroître la compétitivité des entreprises sur la scène internationale.

De plus, DEO reconnaît que la formation et le maintien d'alliances stratégiques, de partenariats et de réseaux réunissant des universités, des conseils de recherche et de commercialisation essentiels pour mener à bien des projets de recherche et de développement et de commercialisation de nouveaux produits et technologies. DEO continuera donc à chercher d'autres moyens de financer ces activités.

Initiatives à caractère commercial : L'initiative de commercialisation internationale (ICI) a aidé les entreprises de l'Ouest à conquérir des marchés étrangers et à diversifier leurs exportations en participant à des missions et des expositions commerciales. DEO a approuvé la participation d'environ 1 500 sociétés, réunies en équipes représentant l'Ouest canadien, à une centaine de manifestations internationales, leur offrant à cette fin un financement total d'environ 7,5 millions de dollars depuis la création de l'ICI. Dans l'année qui vient, l'ICI sera intégrée aux initiatives stratégiques du Ministère.

Des données sur le rendement d'autres initiatives annoncées antérieurement, qui ont été intégrées aux activités courantes de DEO, sont présentées à la sous-section E, ci-dessous. Ces initiatives comprennent le service au public (page 19), les activités de communications (page 20), les questions environnementales (page 22) et les ententes de partenariat (page 23).

E. Rendement du Programme et justification des ressources

L'efficacité du PDEO se mesure en fonction de son objectif, qui est de promouvoir la diversification de l'économie de l'Ouest de manière à permettre aux canadiens de cette région d'exercer plus d'influence sur la politique et les décisions nationales, à améliorer les services à la clientèle dans l'Ouest du Canada et à favoriser la coordination fédérale-provinciale. Cet objectif est réalisé grâce à l'expansion économique, au service au public, à la défense des intérêts de l'Ouest canadien sur le plan des achats fédéraux, aux activités de communication, et à diverses autres composantes du Programme.

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici un aperçu des initiatives décrites antérieurement dans la partie III du Budget des dépenses :

Compétitivité internationale : Depuis quatre ans, le Programme d'aide au contrôle de la qualité (PACQ) permet à DEO d'aider les entreprises à appliquer des normes de qualité reconnues, comme celles de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), de l'Association canadienne de normalisation et d'autres. Grâce à ce programme, les entreprises bénéficiaires ont pu accroître leur compétitivité internationale et ont réussi à mieux se placer en vue de décrocher des marchés publics d'approvisionnement, tant au Canada qu'à l'étranger.

Un examen récent du PACQ a conclu que l'appui que DEO avait apporté par l'entremise de ce programme avait grandement contribué à aider les compagnies de l'Ouest canadien à augmenter leurs ventes, particulièrement sur les marchés d'exportation. Parmi les compagnies faisant partie de l'échantillonnage et qui avaient reçu de l'aide sous le PACQ, 70 p. 100 ont indiqué que le PACQ avait aidé à augmenter leur chiffre d'affaires. Presque 85 p. 100 des compagnies interrogées croyaient que le PACQ les avait aidé ou les aiderait à générer des ventes d'exportation. Plusieurs ont attribué leur pénétration des marchés internationaux à l'obtention de leur enregistrement à l'ISO. L'année prochaine, DEO tentera de répondre aux questions soulevées dans l'examen du PACQ tels que l'emphasis sur les secteurs stratégiques, l'aide pour les frais de consultation et la rationalisation de l'administration du programme.

Au 30 novembre 1993, DEO a approuvé, depuis la création du PACQ en novembre 1989, 354 projets pour une aide totale de 20,3 millions de dollars.

DEO continue également à appuyer des projets systémiques visant à promouvoir la gestion de la qualité dans des domaines importants tels que la satisfaction de la clientèle et l'attachement des employés aux objectifs de l'entreprise. Ces projets seront réalisés dans le cadre du PDEO et renforceront l'appui accordé en vertu du PACQ.

Développement rural : Dans le secteur rural de l'Ouest du Canada, beaucoup de particuliers et d'entreprises trouvent difficile de faire face à l'instabilité du marché et à l'incertitude économique. Souvent, la situation évolue rapidement, occasionnant de graves difficultés à des collectivités tout entières.

DEO sait que le développement rural est essentiel à la stabilité et à la croissance des communautés rurales de l'Ouest du Canada. Environ un tiers des projets approuvés sont réalisés dans des collectivités non métropolitaines et rurales et les projets précis de recherche, d'immobilisations et de marketing continuent à être entrepris dans des collectivités rurales avec l'aide de DEO.

gouvernement fédéral. Le Ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest a la responsabilité de créer de l'emploi à court et à long terme tout en augmentant la productivité économique et la qualité de l'environnement et en accélérant la relance économique. Le programme renouvellera et améliorera l'infrastructure matérielle dans les communautés de l'Ouest. Le Programme sur les travaux d'infrastructure est financé à parts égales entre les paliers des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Pour 1994-1995 ce montant représente, pour l'Ouest du Canada, une dépense de 549,9 millions de dollars, la portion fédérale étant de 183,3 millions de dollars.

Initiatives stratégiques : DCO adoptera pour l'Ouest une formule de développement économique basée davantage sur la stratégie et la coopération. Par l'intermédiaire du Ministère, le gouvernement fédéral collaborera avec les gouvernements provinciaux, le monde des affaires, les syndicats, les universités et d'autres établissements de l'Ouest du Canada afin de déterminer les secteurs ayant une importance stratégique clé pour la région et d'élaborer des plans d'action conçus pour exploiter leur potentiel. Cette formule de collaboration destinée à examiner les perspectives d'un point de vue stratégique couvrant l'ensemble de l'Ouest canadien est actuellement en voie d'élaboration et doit être mise en oeuvre vers le début du nouvel exercice. Les secteurs précis qui sont l'objet d'initiatives conjointes comprennent l'agriculture à valeur ajoutée, les transports, le tourisme, l'enseignement supérieur et la formation, les marchés de capital et les groupes de réflexion économique de l'Ouest.

La réalisation conjointe de ces initiatives stratégiques d'ensemble permettra de mieux utiliser les ressources publiques et reflètera la politique du gouvernement qui vise la mise en commun des forces et l'élimination du double emploi afin de maximiser l'investissement public et privé dans l'Ouest du Canada.

Entente de coopération dans l'Ouest : Le Ministère travaillera avec les ministres du développement économique de l'Ouest et avec le milieu des affaires, la main d'oeuvre et d'autres participants pour établir une entente de coopération économique pour le développement économique de l'Ouest du Canada. L'entente proposée consoliderait l'assise économique de l'Ouest du Canada par l'entremise d'initiatives qui maximisent les ressources au sein d'une région. On s'attend à ce que cette entente inclue la coordination des activités existantes et ne requière pas de ressources additionnelles.

Soutien de la petite entreprise : Le 26 novembre 1993, le ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest a annoncé que le programme d'aide financière remboursable serait limité aux petites et moyennes entreprises comptant ordinairement moins de 50 employés. Comme il est notoire que la petite entreprise engendre la plupart des nouveaux emplois, cette initiative est conçue pour utiliser le plus efficacement possible des ressources rares pour maximiser tant la croissance économique que la création d'emplois.

Sur plus de 4 000 projets approuvés au 30 novembre 1993, 80 p. 100 profitaient à des entreprises ayant 50 employés ou moins, qui ont reçu une aide d'environ 600 millions de dollars, représentant 64 p. 100 du financement total approuvé.

La prospérité de l'Ouest canadien repose toujours sur le secteur des ressources. Les matières premières qu'il produit sont soit vendues telles quelles, soit utilisées par les entreprises de fabrication de l'Ouest. L'augmentation récente du prix des matières premières et l'évolution favorable du taux de change sont de bon augure pour l'Ouest du Canada. La situation économique des quatre provinces de la région est traitée plus en détail à partir de la page 30.

Au Canada comme à l'étranger, les investisseurs découvrent de nouvelles possibilités dans l'Ouest canadien. Partout dans le monde, les préoccupations environnementales jouent un rôle majeur dans les décisions des consommateurs et des entreprises. Les sociétés de l'Ouest canadien sont bien équipées pour tirer parti des perspectives de créer de nouveaux produits, services et technologies qui ne nuisent pas à l'environnement.

De plus en plus d'entreprises de l'Ouest considèrent que les stratégies d'affaires fondées sur la qualité sont essentielles à leur croissance continue et à leur survie dans un marché mondial de plus en plus concurrentiel. Les normes de qualité sont d'une sévérité croissante partout dans le monde. Avec l'aide de DEO, les entreprises de l'Ouest canadien s'efforcent de produire des biens conformes aux normes internationales de qualité. La mise en oeuvre d'une stratégie de gestion de la qualité comporte des risques et des coûts énormes, surtout que l'infrastructure nécessaire à cette fin est actuellement insuffisante dans l'Ouest du Canada.

Comme la concurrence mondiale s'avive, l'implantation, la diffusion et l'application commerciale rapides des résultats de la recherche et du développement sont essentielles aux entreprises de l'Ouest qui veulent prendre de l'expansion et rivaliser sur la scène mondiale.

Parmi les autres facteurs qui devraient aider l'Ouest du Canada à atteindre son plein potentiel économique, mentionnons les débouchés commerciaux supplémentaires qui devraient découler des négociations du GATT, de la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain, et de la croissance du commerce avec l'Asie.

La création d'emplois et la relance de l'économie dans cette période de restrictions financières nécessiteront la collaboration du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Les premiers ministres de l'Ouest canadien ont récemment publié un communiqué faisant état de leur désir de voir mettre en oeuvre des stratégies globales conjointes pouvant favoriser le renouvellement économique et la croissance de l'emploi. Afin d'atteindre ce but, le Ministère travaillera avec les provinces de l'Ouest à la mise en oeuvre d'initiatives stratégiques et d'une entente de coopération économique qui contribueront au renouvellement économique dans l'Ouest du Canada. On trouvera à la page 14 des détails supplémentaires sur ces stratégies.

2. Nouvelles initiatives

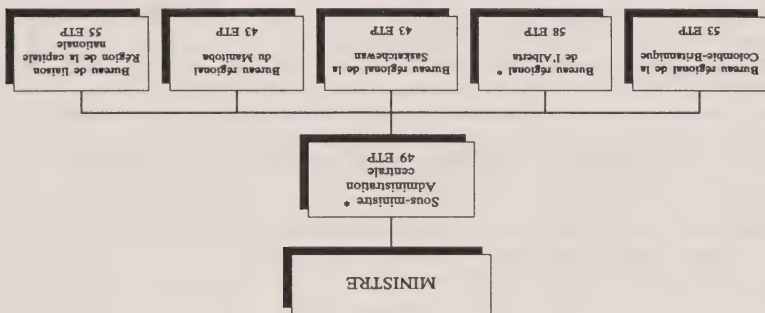
Face à ces facteurs externes et en sus des initiatives courantes, le Ministère a l'intention de lancer les initiatives suivantes en 1994-1995 :

Infrastructure : DEO, en collaboration avec les provinces de l'Ouest, jouera un rôle de premier plan dans la mise en oeuvre du Programme sur les travaux d'infrastructure dans l'Ouest du Canada. Le Président du Conseil du Trésor est responsable de l'infrastructure, un programme national de 6 milliards de dollars échelonné sur une période de deux ans qui est une priorité du

politiques cadres et de retombées industrielles régionales liées aux achats du gouvernement fédéral; ainsi que de la défense des intérêts de l'Ouest sur la scène fédérale grâce à une participation active à l'établissement des politiques et des programmes fédéraux.

Un changement d'orientation, dans le cadre duquel le Ministère s'occupera moins de projets ponctuels pour consacrer davantage d'efforts à des initiatives stratégiques touchant l'ensemble de l'Ouest canadien, nécessitera probablement certains changements de la structure organisationnelle de DEO. Ces changements seront déterminés et mis en oeuvre lorsque la nouvelle orientation aura été définie.

Tableau 3 : Ressources humaines pour 1993-1994 selon l'organisation



* L'effectif total à Edmonton (Alberta) est de 107 équivalents temps plein.

Comme les ressources affectées à la diversification de l'économie de l'Ouest appuient les projets admissibles dans la région, il n'y a aucune répartition par province. Les ressources peuvent servir à réaliser tout projet de l'Ouest qui contribue à la diversification de l'économie dans le cadre des politiques du Ministère.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes influant sur le Programme

Avec l'aide de DEO, les provinces de l'Ouest ont beaucoup progressé vers une économie plus diversifiée; 64 p. 100 des projets que nous avons appuyés se situent dans les secteurs de la fabrication et des services, 13 p. 100 des projets ayant reçu de l'aide portent sur la transformation de produits agricoles, et 17 p. 100 concernent le secteur de la technologie. Ce sont tous des domaines d'une importance économique pour l'Ouest du Canada.

3. Description du Programme

Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest oriente plus efficacement, en collaboration étroite avec les parties intéressées de l'Ouest, les politiques, les règlements et les ressources du gouvernement fédéral afin d'en faire des mécanismes plus constructifs de croissance et de diversification de l'économie de l'Ouest.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités : Le Ministère réalise une seule activité, intitulée «diversification de l'économie de l'Ouest».

Organisation : Conformément à l'article 7 de la Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien, le Ministère a établi son administration centrale à Edmonton, en Alberta. Il existe un bureau régional dans chacune des provinces de l'Ouest et un bureau de liaison dans la région de la Capitale nationale.

Le sous-ministre est l'administrateur général du Ministère. Chaque bureau régional est dirigé par un sous-ministre adjoint qui relève du sous-ministre, au même titre que le sous-ministre adjoint principal qui dirige le bureau de liaison de la région de la Capitale nationale. Les principales entités organisationnelles de l'administration centrale sont les suivantes : Programmes et planification et Relations publiques. La Direction générale des programmes et de la planification coordonne la politique opérationnelle, la planification des programmes et l'analyse économique, contrôle les activités d'exécution des programmes dans les bureaux régionaux et veille à la qualité du processus d'approbation des projets. La Direction générale des relations publiques est chargée de l'établissement et de l'administration des relations publiques et des communications pour l'ensemble du Ministère.

Relevant du sous-ministre, les sous-ministres adjoints des bureaux régionaux assurent la diffusion, la coordination et la gestion des objectifs du Ministère à l'échelle régionale, l'exécution des programmes du Ministère et la coordination des activités de recherche et de planification économiques qui touchent la région. Ils doivent aussi définir les besoins et les priorités provinciales, défendre les intérêts du Ministère auprès des gouvernements provinciaux, des associations professionnelles, des syndicats, des associations industrielles, d'autres ministères fédéraux et du grand public; recevoir, évaluer et approuver les propositions des entreprises; résoudre les problèmes qui se posent et orienter les entreprises pour leur permettre de surmonter les obstacles à l'expansion et à la diversification. Le service d'orientation consiste à guider les clients vers les sources d'aide pertinentes des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et du secteur privé. Cet objectif est atteint en identifiant les besoins d'aide du client, en établissant des contacts entre le client et les agences appropriées, et en s'assurant à la fin que les besoins des clients ont été rencontrés.

Le sous-ministre adjoint principal est responsable devant le sous-ministre de la direction des affaires du Ministère, y compris les services de soutien de la haute direction au ministre; de la prestation de services de soutien à l'ensemble de l'organisation, y compris l'affectation des ressources, le contrôle financier et divers services professionnels, les services administratifs, les ressources humaines, la vérification interne et l'évaluation de programmes; de l'élaboration de

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1992-1993

(en milliers de dollars)			
1992-1993			
	Budget principal	Réel	
Diversification de l'économie de l'Ouest	301 264	196 936	
Ressources humaines (ETP) *	320	296	
Recettes à valoir sur le Trésor	35 104	36 386	
			1 282

* Voir tableau 10, page 25, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

Explication de la différence : Les dépenses réelles de 196,9 millions de dollars pour 1992-1993 reflètent le caractère pluriannuel des besoins liés à la réalisation de projets, comme l'indique le paragraphe Explication des prévisions 1993-1994 à la page 9. Les dépenses de DEO sont passées de 137,5 millions de dollars en 1989-1990 à 196,9 millions de dollars en 1992-1993.

C. Données de base

1. Mandat et liens avec d'autres programmes

Le 28 juin 1988, la Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien a été promulguée. Cette Loi autorise DEO à favoriser le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest canadien et à faire valoir les intérêts de cette région dans le développement d'une politique économique nationale.

Le Ministère est aussi chargé de la gestion, dans l'Ouest, de certains programmes qui relevaient auparavant du ministère de l'Expansion industrielle régionale : les ententes de développement économique et régional (EDER), les ententes-cadres de développement (ECD), le Programme de développement industriel et régional (PIDR) et le Programme de développement industriel lié au transport dans l'Ouest (PDITO). Même si ces programmes n'existent plus, DEO continue à effectuer des paiements au titre de projets déjà approuvés, en raison de la nature pluriannuelle des projets décrite au paragraphe Explication des prévisions 1993-1994, à la page 9.

2. Objectif du Programme

Le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest a pour objectif de promouvoir la diversification économique de l'Ouest du Canada de manière à permettre à cette région d'exercer une plus grande influence sur la politique nationale et la prise de décisions, d'améliorer les services à la clientèle dans l'Ouest et de favoriser la coordination fédérale-provinciale.

tion sur les ressources humaines et le Système de contrôle financier et de suivi des projets de DCO figurent tous deux parmi les systèmes choisis pour être offerts à d'autres ministères fédéraux.

DCO est constamment à la recherche de nouveaux moyens de faire les choses. Il étudie actuellement plusieurs initiatives visant à rationaliser ses opérations. Deux projets pilotes de partage de services de soutien sont en cours à Edmonton et à Saskatoon. À Ottawa, des discussions ont été engagées pour que DCO fournisse des services à d'autres ministères fédéraux dans les domaines du personnel, des finances et de l'informatique. D'autres initiatives sont également à l'étude.

Parallèlement à ses efforts favorisant la rationalisation dans l'administration fédérale, DCO a joué un rôle important dans les discussions qui se sont déroulées dans l'Ouest du Canada en vue d'éliminer le chevauchement et le double emploi entre le gouvernement fédéral et les provinces. Des négociations ont actuellement lieu en Alberta afin d'harmoniser la réglementation environnementale, de mettre en commun les ressources de vérification et de coopérer plus étroitement en ce qui a trait aux levés géologiques fédéraux et provinciaux. Au chapitre du développement économique, l'Entente de partenariat Canada-Alberta sur le développement des entreprises et des collectivités a été réorientée de façon à réaliser des économies de 15 millions de dollars pendant la durée de l'entente.

Par suite de la réduction des subventions et contributions annoncée dans le budget d'avril 1993, DCO a modifié les lignes directrices du PDEO de façon à réaliser des économies et à accroître les remboursements. Les changements comprennent, par exemple, un ratio plus élevé d'avoir propre privé et des exigences de remboursement plus serrées.

Explication des prévisions 1993-1994 : Fondées sur les renseignements connus du Ministère au 30 novembre 1993, les prévisions pour 1993-1994 s'élèvent à 197,0 millions de dollars, soit 30 p. 100 de moins que les 282,9 millions de dollars prévus au Budget des dépenses principal de 1993-1994 (voir *Autorisations de dépenses*, page 4). Cet écart est principalement dû à la nature pluriannuelle du Programme : pour un projet donné, les versements réels sont répartis sur plusieurs années, même si le Ministère s'engage à financer une partie du coût du projet dès la première année. Sur le montant total qu'il s'engage à fournir à un projet sur une période de cinq ans, par exemple, DCO ne débourse en moyenne que 15 cents par dollar la première année, les 85 cents qui restent étant échelonnés sur les trois à quatre années suivantes.

Cet écart est également le résultat du ralentissement économique qui a affecté le pays tout entier. Pour plusieurs compagnies, ceci a eu comme conséquence de retarder la réalisation des projets financés par le Ministère. Les besoins financiers de DCO pour 1993-1994 ont donc été plus bas que prévu à l'origine dans le Budget des dépenses principal de la même année.

B. Résumés financiers

1. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers en 1994-1995

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1994-1995	Prévu ⁽¹⁾	Différence
Diversification de l'économie de l'Ouest			
Ressources humaines ⁽²⁾	301	287	14
Recettes ⁽³⁾	50 630	43 666	6 964

(1) Prévisions au 30 novembre 1993.

(2) Voir tableau 10, page 25, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

(3) Voir tableau 13, page 28, pour de plus amples renseignements sur les recettes.

Explication de la différence : Les chiffres du Budget des dépenses principal de 1994-1995 comprennent les sommes nécessaires au financement des projets prévus pendant le prochain exercice, ainsi que les besoins de fonctionnement du Ministère. L'augmentation de 25,3 millions de dollars (130 p. 100) par rapport au montant prévu en 1993-1994 est principalement attribuable à la mise en oeuvre du Programme gouvernemental sur les travaux d'infrastructure dans l'Ouest du Canada et à un recours accru aux programmes de DEO.

Les recettes devraient augmenter à mesure que les projets à contributions remboursables sont terminés et que les remboursements deviennent exigibles. Les recettes de DEO ne sont pas créditées au budget du Ministère. On trouvera au Tableau 13 à la page 28 des détails supplémentaires sur les revenus.

Comme on peut le voir à la page 4, sous Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses, le Budget des dépenses de 1994-1995 est supérieur de 169, 2 millions de dollars à celui de 1993-1994. Cette augmentation est le résultat net de la mise en oeuvre du Programme sur les travaux d'infrastructure dans l'Ouest et des réductions annoncées dans le budget d'avril 1993.

Par suite de la réduction de son budget ces dernières années, DEO a pris diverses mesures visant à rationaliser ses opérations. Le Ministère a toujours joué un rôle de pionnier dans l'élaboration et le soutien d'innovations destinées à réduire les frais généraux et à éliminer le chevauchement et le double emploi. Depuis la création de DEO en 1987, la notion de services communs a été appliquée dans plusieurs domaines. À titre d'exemple, DEO utilise des services de bibliothèque existants sur une base de recouvrement de coûts au lieu d'établir et de maintenir une bibliothèque ministérielle. Des changements récents de la politique de vérification interne ont assuré des économies annuelles d'environ 500 000 \$. Sur le plan des systèmes administratifs, DEO a mis l'accent sur l'élaboration et l'acquisition de systèmes pouvant être partagés entre ministères, afin de réaliser des économies pour l'administration fédérale. Le Système d'informa-

Agriculture : DCO continue à aider l'industrie agro-alimentaire à valeur ajoutée de l'Ouest à renforcer sa compétitivité internationale en concentrant ses efforts sur certaines questions systémiques : amélioration du rendement commercial, renforcement des compétences et meilleure utilisation de la technologie. Le Ministère poursuivra ses efforts pour veiller à ce que les intérêts du secteur agro-alimentaire de l'Ouest canadien soient pris en considération à l'échelle nationale. (Voir page 23).

Commerce : Aider les entreprises de l'Ouest à conquérir des marchés étrangers et à diversifier leurs exportations demeure un objectif prioritaire de DCO. Grâce à l'Initiative de commercialisation internationale (ICI), le Ministère a approuvé la participation de quelque 1 500 entreprises, réunies en équipes représentant l'Ouest du Canada, à une centaine de rencontres internationales comprenant des salons et des missions commerciales. Dans l'année qui vient, l'ICI sera intégrée aux initiatives stratégiques du Ministère. (Voir page 16).

Défense des intérêts de l'Ouest sur le plan des achats fédéraux : DCO appuie ses efforts de défense des intérêts de l'Ouest sur l'accès équitable, l'expansion de la base de fournisseurs dans l'Ouest et une répartition régionale équilibrée des possibilités. Le Ministère atteint son objectif en participant officiellement dès les premiers stades à l'élaboration des stratégies d'achat. Grâce à ses efforts, la part de l'Ouest dans les retombées industrielles et régionales découlant des grands projets du gouvernement est passée d'une moyenne de 7 p. 100 à 35 p. 100 depuis 1988. L'an prochain, le Ministère profitera de ses relations de confiance avec les entreprises de l'Ouest pour les aider à commercialiser leurs compétences spécialisées et à former des alliances sur le marché international. (Voir page 20).

Compétitivité internationale : La compétitivité internationale des entreprises de l'Ouest canadien a augmenté ces quatre dernières années grâce au Programme d'aide au contrôle de la qualité (PACQ). Lors d'une évaluation récente du Programme d'aide au contrôle de la qualité, un fort pourcentage (85 p. 100) des clients contactés ont indiqué que le PACQ a aidé ou aiderait à générer des ventes à l'exportation. L'année prochaine, DCO tentera de répondre à certaines questions soulevées dans l'évaluation du Programme d'aide au contrôle de la qualité. (Voir page 15).

A. Points saillants des plans pour 1994-1995 et du rendement récent

Infrastructure: De concert avec les provinces de l'Ouest, DEO jouera un rôle de premier plan dans l'exécution du Programme sur les travaux d'infrastructure du gouvernement dans l'Ouest du Canada. (Voir page 13).

Initiatives stratégiques : DEO adoptera pour l'Ouest du Canada une formule de développement économique davantage axée sur la stratégie et la coopération. (Voir page 14).

Entente de coopération dans l'Ouest : DEO travaillera avec les provinces de l'Ouest, le milieu des affaires, la main d'oeuvre et d'autres participants pour établir une entente de coopération économique pour le développement économique de l'Ouest du Canada. (Voir page 14).

Soutien de la petite entreprise : Comme il est reconnu que la petite entreprise engendre la plupart des nouveaux emplois, le Ministère limitera dans l'ensemble son programme de contributions remboursables aux petites et moyennes entreprises comptant ordinairement moins de 50 employés. (Voir page 14).

Rationalisation des opérations : Ces dernières années, DEO a assumé un rôle de leadership dans la mise en place et le soutien de l'innovation en matière de réduction des frais généraux. Le Ministère a mis en oeuvre des projets tendant à partager des services de soutien avec d'autres ministères fédéraux. Dans l'année qui vient, DEO poursuivra activement la réalisation d'initiatives de rationalisation. (Voir page 8).

Réduction du chevauchement et du double emploi : DEO a joué un rôle important dans les discussions tenues dans l'Ouest en vue d'éliminer le chevauchement et le double emploi entre le gouvernement fédéral et les provinces. Ainsi, l'Entente de partenariat Canada-Alberta sur le développement des entreprises et des collectivités a été réorientée, ce qui permettra de réaliser des économies de 15 millions de dollars pendant la durée de l'entente. (Voir page 8).

Rendement du Programme : Depuis sa création, DEO a approuvé plus de 4 000 projets représentant près de 1,2 milliards de dollars. Une part importante (80%) de ces projets a été approuvée pour des petites et moyennes entreprises. DEO a aussi financé des grands projets touchant plusieurs entreprises (projets systémiques) afin de permettre à des associations industrielles d'entreprendre la commercialisation et d'autres activités au profit des membres en général dont plusieurs font partie de la catégorie des petites et moyennes entreprises. (Voir page 16).

Normes de service : L'efficacité du service donné à la clientèle fait partie intégrante du rendement du Ministère. Pour atteindre l'objectif d'un service efficace à ses clients, DEO a établi, à l'échelle du Ministère, des normes portant sur plusieurs aspects du service à la clientèle, qui seront mises à l'épreuve au cours de l'année dans un projet pilote. Les résultats de ce projet serviront à l'application des normes de service dans le cadre du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest (PDEO). (Voir page 19).

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1994-1995			
		Budgetaire		Total	
		Fonction- Dépenses		Paievements	
		nemenent en capital de transfert			
				452 208	282 988
				420 311	
				603	
				31 294	
				Diversification de l'économie de l'Ouest	

B. Emploi des autorisations en 1992-1993 - Volume II des Comptes publics

Crédit (en dollars)				Budget prin- cipal	Total disponible	Emploi réel *
Diversification de l'économie de l'Ouest						
1	Dépenses de fonctionnement		32 603 000	32 603 000	28 773 321	
5	Subventions et contributions		251 885 000	251 885 000	160 154 666	
(L)	Ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest - Traitement et allocation pour automobile		51 000	38 325	38 325	
(L)	Obligations contractées en vertu de la Loi sur les prêts aux petites entreprises		14 000 000	6 170 293	6 170 293	
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		2 725 000	1 793 000	1 793 000	
(L)	Remboursement des sommes comptabilisées dans les recettes des années antérieures		--	6 344	6 344	
Total du Ministère - Budgétaire			301 264 100	292 495 962	196 935 949	

* L'emploi réel des ressources est expliqué à la page 10.

* L'emploi réel des ressources est expliqué à la page 10.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1994-1995 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation			
Crédit (en milliers de dollars)		Budget principal	Budget principal
		1994-1995	1993-1994
Diversification de l'économie de l'Ouest			
1	Dépenses de fonctionnement	29 674	30 883
5	Subventions et contributions	406 311	235 912
(L)	Obligations contractées en vertu de la Loi sur les prêts aux petites entreprises	14 000	14 000
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 223	2 142
	Poste non requis		
	Ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest - Traitement et allocation pour automobile	—	51
Total du Ministère		452 208	282 988
Crédits - Libellé et sommes demandées			
Crédit (en dollars)		Budget principal	
		1994-1995	
Diversification de l'économie de l'Ouest			
1	Diversification de l'économie de l'Ouest - Dépenses de fonctionnement	29 674 000	
5	Diversification de l'économie de l'Ouest - Subventions inscrites au Budget et contributions	406 311 000	

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1994-1995	4
B.	Emploi des autorisations en 1992-1993	5

Section I

Aperçu du Programme

A.	Points saillants des plans 1994-1995 et du rendement récent	6
----	---	---

B. Résumés financiers

1.	Sommaire des besoins financiers	8
2.	Examen des résultats financiers	10

C. Données de base

1.	Mandat et liens avec d'autres programmes	10
2.	Objectif du Programme	10
3.	Description du Programme	11
4.	Organisation du Programme en vue de son exécution	11

D. Perspective de planification

1.	Facteurs externes influant sur le Programme	12
2.	Nouvelles initiatives	13
3.	État des initiatives annoncées antérieurement	15
E.	Rendement du Programme et justification des ressources	16

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1.	Besoins financiers par article	24
2.	Besoins en personnel	25
3.	Dépenses en capital	26
4.	Paiements de transfert	27
5.	Recettes	28
6.	Coût net du Programme	29

B. Autres renseignements

1.	Aperçu de l'économie de l'Ouest canadien	30
2.	Adresses des bureaux de DEO	36
3.	Références	37

Index par sujet

Conçu pour servir de document de référence, le présent Plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins.

Le Plan comprend deux sections. La section I présente un aperçu du Programme comprenant une description, des données de base, des objectifs et une perspective de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. Le lecteur trouvera dans la section II plus de renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses qui lui permettront de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Le présent document est conçu de manière à permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section, tandis que l'index présente une liste alphabétique des sujets traités. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

À noter que, conformément aux principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, l'utilisation des ressources dont il est fait état dans le plan des dépenses doit être mesurée en équivalents temps plein (ETP). L'ETP exprime la durée du travail fourni par l'employé chaque semaine à l'aide du coefficient des heures désignées, divisées par les heures régulières de travail.

Budget des dépenses 1994-1995

Partie III

Diversification de l'économie de l'Ouest
Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1994

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres librairies

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1995-III-82
ISBN 0-660-59077-8



431800034

Diversification de
l'économie de l'Ouest
Canada



Budget des dépenses
1994-1995

Partie III

Plan de dépenses

JUL 6 1994

3 1761 1154831 4

